Conseils Économiques Sociaux et Environnementaux de l'Atlantique

BRETAGNE • PAYS DE LA LOIRE
NORMANDIE • NOUVELLE-AQUITAINE

Une nouvelle dynamique de développement de la façade atlantique



Vers un renforcement des coopérations et des synergies interrégionales

Octobre 2020

Composition du groupe de travail

Cette étude est une auto-saisine commune des quatre CESER membres de l'Association des CESER de l'Atlantique. Sa réalisation a été confiée à un groupe de travail interrégional composé comme suit :

Les membres des CESER

CESER de Bretagne :
M'hamed DRISSI
Bernard LAURANS
Eric LE COURTOIS (Président du groupe de travail)
Bertrand LE DOEUFF
Jacqueline PALIN
David RIOU
Daniel TUNIER

CESER de Normandie :
Antoine LAFARGE (Vice-Président du groupe de travail)
Valérie LATRON
Didier LUTSEN
Nicolas MARAIS
Eric PUREN
Jean-Dominique WAGRET

CESER de Nouvelle Aquitaine :
Olivier BERTRAND
Didier DELANIS (Co-rapporteur de l'étude)
Philippe MORANDEAU
Jany ROUGER
Clarisse PINEL
Gérard FILOCHE

CESER des Pays de la Loire :
Marie-Jeanne BAZIN
Paul CLOUTOUR
Alain DURAND
Olivier GUIX
Claude LEVOYER
Alain MAECHLER
Georges PLESSIS (Co-rapporteur de l'étude)

Les services techniques des CESER

Karen BÄHR CABALLERO (Chargée de mission de la commission « Coopérations », CESER de Nouvelle-Aquitaine)
Virginie BOURDET puis Gaëlle LECOURT (Chargée de l'Europe, de l'international et des coopérations, CESER de Bretagne)

La coordination du groupe de travail

Gaëlle FROSTIN (Secrétaire générale de l'association des CESER de l'Atlantique)

Sommaire

Composition du groupe de travail 1

Sommaire 2

Introduction 4

I. Dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique : hier, aujourd'hui, demain 8

I.1/ Trajectoires démographiques ***8***

I.1.1. Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine : trois régions parmi les plus dynamiques de France et d'Europe ces dernières décennies 8
I.1.2. De fortes disparités entre les territoires au sein de chaque région. 10
I.1.3. De très importantes variations saisonnières dans certains territoires, en particulier sur le littoral 11
I.1.4. Un vieillissement plus accentué que dans le reste de la France 12
I.1.5. Les projections de population de l'INSEE à l'horizon 2050 13
I.1.6. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ? 16

I.2/ Evolution des conditions et de la qualité de vie ***19***

I.2.1. Niveaux de vie : des régions plutôt moins inégalitaires que d'autres régions françaises mais des disparités entre territoires 19
I.2.2. Logement : des spécificités et des enjeux particulièrement prégnants sur la façade atlantique, et de fortes disparités entre les territoires 21
I.2.3. Santé : des situations variables selon les régions mais surtout selon les territoires 25
I.2.4. Accessibilité aux services et équipements d'usage courants : de fortes disparités territoriales 28
I.2.5. Offres et pratiques culturelles et sportives, dynamiques associatives : des composantes importantes de la qualité de vie sur la façade atlantique. 29
I.2.6. Des régions et territoires globalement reconnus pour leur qualité de vie 32
I.2.7. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ? 33

I.3/ Dynamiques de l'emploi et de l'économie ***36***

I.3.1. Emploi : une divergence importante et continue des dynamiques entre régions et entre zones d'emploi 36
I.3.2. Des économies régionales relativement diversifiées, avec une industrie qui résiste mieux que dans d'autres régions françaises. 40
I.3.3. Des filières importantes en commun : agriculture, économie maritime, industrie, tourisme. 41
I.3.4. Des formes d'économie particulièrement représentées sur la façade : l'économie sociale et solidaire et l'économie circulaire 47
I.3.5. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ? 49

I.4/ Situation en matière de formation, de recherche et d'innovation ***53***

I.4.1. Education dans le premier et le second degré : quelques caractéristiques régionales mais des spécificités avant tout territoriales 53
I.4.2. Enseignement supérieur : des situations variables selon les régions mais surtout selon les territoires 58
I.4.3. Recherche et développement, innovation : des écosystèmes relativement denses et des spécialisations, pour certains partagés 60
I.4.4. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ? 66

I.5/ Dynamiques liées aux mobilités et accès au numérique 68

I.5.1. Des spécificités régionales liées à l'histoire et à la géographie et une insertion partielle dans le réseau transeuropéen de transport 68
I.5.2. Transport ferroviaire : les principaux marqueurs des régions atlantiques 70
I.5.3. Transport routier : un mode largement prédominant et des enjeux particulièrement prégnants sur la façade atlantique 73
I.5.4. Transport maritime : une grande diversité de profils et de dynamiques portuaires 74
I.5.5. Transport aérien : des régions marquées par l'importance de la desserte nationale et le poids du trafic low-cost, et des dynamiques variables selon les aéroports 78
I.5.6. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ? 80
I.5.7. Accès au numérique : des disparités territoriales importantes mais en voie de réduction 83

I.6/ Trajectoires environnementales et énergétiques 86

I.6.1. Environnement : un patrimoine et des ressources naturels importants, exposés à de fortes pressions 86
I.6.2. Energie : des profils régionaux distincts, une certaine interdépendance, et un potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération en cours d'exploitation 96
I.6.3. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ? 101

Quatre régions confrontées à de nombreux défis et transitions : quels atouts et faiblesses pour y faire face ? quelles coopérations ? 105

II. Dynamiques de coopération entre régions de la façade atlantique : état des lieux et perspectives 108

II.1/ Emploi et économie 108

II.1.1. Quelles coopérations aujourd'hui ? 108
II.1.2. Quelles coopérations demain ? 111

II.2/ Formation, recherche et innovation 113

II.2.1. Quelles coopérations aujourd'hui ? 113
II.2.2. Quelles coopérations demain ? 116

II.3/ Mobilités 117

II.3.1. Quelles coopérations aujourd'hui ? 117
II.3.2. Quelles coopérations demain ? 120

II.4/ Environnement, énergie 122

II.4.1. Quelles coopérations aujourd'hui ? 122
II.4.2. Quelles coopérations demain ? 124

II.5/ D'une manière générale, au-delà de l'approche thématique 127

II.5.1. Quelles coopérations aujourd'hui ? 127
II.5.2. Quelles coopérations demain ? 130

Conclusion 132

Annexes 133

Remerciements 143

Liste des abréviations utilisées dans l'étude 145

Références : les travaux des CESER de l'Atlantique 147

Introduction

Le contexte de l'étude

Les régions atlantiques ont connu des dynamiques variables au cours de l'histoire. Aux 16ème et 17ème siècles, elles ont été des **« régions centrales »**, du fait de leur situation privilégiée au cœur des échanges maritimes, et de leurs ressources naturelles. A partir des 18ème et 19ème siècles, le caractère **« périphérique »** de ces régions s'est accentué, en grande partie parce qu'elles ne se sont pas insérées de manière très forte au sein des nouveaux paradigmes technico-économiques dominants (intensification de la concentration des entreprises, importance de l'accès aux matières premières nécessaires à l'essor industriel, de la distance aux marchés, etc.). Le 20ème siècle a vu se maintenir ce caractère « périphérique », malgré la mise en place de politiques d'aménagement des territoires et certaines politiques ré-équilibrantes de l'Union Européenne. Les régions atlantiques se sont souvent développées en situation de **dépendance par rapport aux centres** : d'abord vis-à-vis de l'économie coloniale, puis des stratégies d'industrialisation (dans le cadre d'une division du travail « centre-périphérie »), en ce qui concerne l'architecture des réseaux et des services de transports (organisée de façon radiale depuis Paris vers la « province »), etc.[1].

Du point de vue institutionnel, dans les années 1970, apparaissent les premières **structures de coopération transfrontalière et interrégionale** en Europe occidentale. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) a ainsi été fondée en 1973 pour défendre les intérêts et faire entendre la voix des façades maritimes de l'Union européenne. En 1989, émerge l'idée d'engager des politiques de coopération transfrontalière et interrégionale, avec notamment la création de commissions géographiques au sein de la CRPM, dont la **Commission Arc Atlantique**[2]. Les années 1990 sont également marquées par la montée en puissance de la **politique de cohésion** (principale politique d'investissement de l'Union européenne, visant à réduire les écarts de développement entre les régions) et la création du **Comité européen des régions**, organe consultatif composé de représentants élus au niveau local et régional.

Dès 1990, les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESER)[3] d'Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Bretagne et Basse-Normandie ont souhaité apporter leur contribution à l'émergence de l'Arc Atlantique, dans le prolongement de leur mission consultative à l'échelle régionale : ce sont les prémices des **CESER de l'Atlantique**.

En 2001, ils se sont attachés à analyser la nature et l'évolution des **facteurs d'attractivité** pouvant contribuer à l'essor de leurs régions[4]. Les CESER de l'Atlantique ont identifié plusieurs **tendances** susceptibles de les affecter :

- des changements économiques et techniques : les nouvelles technologies, la mondialisation et ses conséquences sur l'organisation des entreprises, du travail et de la formation, des territoires, des flux, le contexte énergétique ;
- des mutations sociales (démographiques, liées à la mobilité, aux modes de consommation, aux nouveaux liens sociaux, au rapport au temps, etc.) ;
- les transformations des institutions et des modes de gouvernance, à toutes les échelles : européenne, nationale et locale.

1 - *Source principale de ce paragraphe : Prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques, CESER de l'Atlantique, 2001.*
2 - *Celle-ci compte aujourd'hui 16 Régions membres, issues de cinq États (Irlande, Royaume-Uni, France, Espagne et Portugal).*
3 - *Les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux devinrent les Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux régionaux (CESER) après la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.*
4 - *Prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques, CESER de l'Atlantique, 2001.*

La plupart de ces évolutions sont toujours à l'œuvre au 21ème siècle. D'autres mutations sont également apparues. Sans prétendre à l'exhaustivité, en voici quelques-unes :

- De nouvelles tensions géopolitiques ont vu le jour sur le plan **international**. Le néoprotectionnisme américain pourrait notamment avoir des conséquences en termes d'échanges transatlantiques et de positionnement des ports européens. Le poids démographique et économique des pays occidentaux a également diminué, tandis que celui des pays émergents a cru.

- Le **contexte européen** est lui aussi en pleine évolution. Comme l'ont rappelé les CESER de l'Atlantique dans une contribution récente[5], le Royaume-Uni étant l'un des contributeurs principaux du budget européen, le Brexit pourrait avoir des conséquences importantes sur le futur budget communautaire et donc pour l'avenir de la politique de cohésion post-2020. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne risque sur le plan géopolitique d'aggraver la « périphéricité » des régions atlantiques et d'affaiblir l'Arc atlantique et son poids dans la dynamique européenne, au regard d'autres façades (Méditerranée, Mer Baltique, etc.). Plus globalement, la montée des populismes et du vote eurosceptique génère des incertitudes. L'évolution de l'Union européenne est régulièrement questionnée. Enfin, la nouvelle Présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a présenté en décembre 2019 le « Green deal » (« pacte vert » feuille de route pour faire de l'Europe le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici à 2050).

- Le **changement climatique** et la **transition écologique et énergétique** sont devenus des enjeux majeurs : réduction des émissions de gaz à effet de serre, développement du mix énergétique, préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, adaptation des territoires, sont des objectifs aujourd'hui partagés.

- La **transformation numérique** s'est propagée à l'ensemble de la société : elle modifie les modes de production, de travail et de consommation, les échanges commerciaux, les mobilités, les manières de se former, de se soigner, de se divertir, etc.

- L'**action publique** a également connu d'importantes mutations en France.

Trois lois de réforme territoriale ont ainsi profondément modifié le cadre d'action des collectivités territoriales, tant en termes géographiques que de compétences. Deux nouvelles régions sont apparues : la Nouvelle-Aquitaine (fruit de la fusion des ex-régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes) et la Normandie (fruit de la fusion des ex-régions Basse et Haute-Normandie). Les compétences des collectivités territoriales ont été clarifiées. Les Régions ont notamment vu leur rôle renforcé en termes d'interventions économiques et d'aménagement du territoire : elles ont désormais la responsabilité d'élaborer des schémas stratégiques dans ces deux domaines[6]. Leurs compétences en matière d'enseignement supérieur et de recherche et de formation professionnelle sont également en pleine évolution.
L'action des collectivités territoriales doit aussi composer avec de fortes **tensions sur les finances publiques**.

Dans ce contexte de fortes évolutions et d'élargissement récent du périmètre d'action de l'association[7], les CESER de l'Atlantique ont jugé opportun d'analyser les **dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique.**

La problématique et les objectifs de l'étude

Les principales questions auxquelles les CESER de l'Atlantique ont cherché à répondre concernant ces dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique sont les suivantes : **quelles sont leurs caractéristiques communes ? Quelles sont leurs spécificités ? Quelles opportunités et quels modes de coopération interrégionale s'offrent à elles ?**

Pour répondre à cette problématique, l'étude vise à :
- 1) Décrire qualitativement et caractériser les dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique ;
- 2) Mettre en évidence leurs caractéristiques communes, leurs spécificités et leurs disparités, c'est-à-dire ce qui fait l'unité mais aussi la diversité et la richesse de la façade atlantique ;
- 3) Interroger la compatibilité des différentes dynamiques en cours, notamment du point de vue de leur durabilité, de l'équilibre et de la vulnérabilité des territoires ;
- 4) In fine, **émettre des propositions pour la coopération interrégionale** : identifier les thématiques prioritaires sur lesquelles la développer ou la renforcer et des leviers mobilisables pour ce faire.

Pour les CESER de l'Atlantique eux-mêmes, la conduite de ces travaux a revêtu deux intérêts supplémentaires :
- au sein de chaque assemblée, de favoriser l'appropriation des réalités économiques, sociales et environnementales des autres régions ;
- et d'ouvrir sur des pistes de travaux ultérieurs, afin d'approfondir telle ou telle thématique de coopération.

5 - *Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.*
6 - *Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) et Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).*
7 - *Suite à la fusion de certaines régions et à l'adhésion de la Normandie en 2017.*

Le champ de l'étude

• Le champ thématique : le développement dans toutes ses dimensions

Dans cette étude, la notion de **développement** est traitée sous l'angle des trois piliers du développement durable, défini à l'occasion du Sommet de la Terre à Rio en 1992 comme un « *développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable* ».

Différentes dimensions sont donc explorées :
- la **démographie** : évolution de la population, de la densité, de la pyramide des âges, flux migratoires, variations saisonnières, etc. ;
- l'**économie et l'emploi** : production de richesses, caractéristiques de l'emploi et du chômage, répartition et évolution des différents secteurs d'activité, etc. ;
- les **conditions de vie** et la **qualité de vie** : revenus et leurs écarts, logement, pauvreté/richesse, santé, accès aux services, à la culture, aux loisirs, dynamiques associatives, etc. ;
- l'**éducation**, la **formation**, la **recherche** et l'**innovation** : scolarisation, niveaux de qualification, accès à l'enseignement supérieur, potentiel de recherche et d'**innovation**, etc. ;
- les **mobilités des personnes et des biens** : caractéristiques des déplacements, insertion dans les différents réseaux de transports, couverture numérique, intégration aux courants d'échange, etc. ;
- l'**environnement** et l'**énergie** : préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, pollutions, risques naturels, consommation et production d'énergie, etc. ;
- l'**organisation** et le **jeu des acteurs, la gouvernance, la cohésion sociale, le rayonnement** : mises en réseaux, projets fédérateurs, capacité d'influence, concertation, coopérations, etc.

Les CESER de l'Atlantique ont choisi de placer la **transition écologique** et l'adaptation des territoires aux conséquences du **changement climatique** au cœur de leurs réflexions, en y portant une attention particulière et transversale.

• Le champ géographique : le périmètre des quatre régions, dans une approche multi-échelle

L'étude traite des **quatre régions administratives que sont la Normandie, la Bretagne, les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine, considérées dans leur ensemble** (cf. Figure 1). Le terme de **« façade atlantique »** sera couramment utilisé pour évoquer ce périmètre : il est entendu qu'il ne désigne pas ici uniquement les zones littorales, mais bien ces territoires régionaux dans leur ensemble.



Figure 1 : Périmètre géographique de l'étude

Dans une approche multi-échelle, des éléments de **positionnement de ces régions par rapport aux situations nationale et européenne** ont été utilisés pour enrichir l'analyse. De plus, l'étude ne se limite pas à une approche régionale des différentes thématiques, mais vise également à souligner les **disparités infrarégionales**. Cette démarche a permis de mettre en évidence les flux et les interactions entre les territoires, les enjeux d'équilibre territorial, des trajectoires similaires entre territoires de régions différentes, etc.

• Le champ temporel : hier, aujourd'hui et demain

Les CESER de l'Atlantique ont souhaité repositionner les situations actuelles des régions et territoires de la façade atlantique au sein de **trajectoires**, en retraçant les **évolutions récentes** des dernières décennies, quand cela fut possible, et en se projetant dans le **futur, en identifiant des enjeux ou des questionnements prospectifs à l'horizon d'une génération** (2040 ou 2050 selon les données ou études disponibles). Cet horizon a été choisi car il est adapté à la sensibilisation des citoyens et cohérent avec les horizons choisis pour l'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), et le temps des élus régionaux auxquels les CESER s'adressent.

Vis-à-vis de cet horizon, il est également nécessaire de distinguer **différentes temporalités**, selon que les enjeux identifiés s'expriment à court, moyen ou long terme.

Les ressources mobilisées

La présente étude est le fruit des travaux d'auditions et de réflexion menés par un groupe de travail interrégional, constitué de 7 membres par CESER composant l'Association des CESER de l'Atlantique, conduits sur une période de 16 mois.

Une **quarantaine d'acteurs** ont ainsi été entendus, issus des quatre régions de la façade atlantique, ainsi que d'institutions nationales ou européennes[8].

L'étude s'appuie également sur les **travaux thématiques et prospectifs produits récemment par les quatre CESER**[9], ainsi que sur une veille documentaire, une exploitation de données publiques et des apports bibliographiques complémentaires cités tout au long du document.

La structure de l'étude

Les CESER de l'Atlantique ont d'abord cherché à décrire les dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique et leur évolution dans le temps (hier, aujourd'hui, et demain). L'objectif poursuivi fut de mettre en évidence les caractéristiques communes et les spécificités, les disparités entre les régions et les territoires, ce qui fait l'unité mais aussi la diversité de la façade atlantique (partie I).

L'étude s'appuie ensuite sur une analyse des coopérations mises en œuvre entre les régions de la façade atlantique, afin d'en déduire des perspectives de développement ou de renforcement de ces coopérations. Ces perspectives constituent les préconisations des CESER de l'Atlantique, formulées à l'attention des exécutifs locaux, régionaux et nationaux, mais plus largement à l'ensemble des acteurs de la société civile (partie II).

Note de lecture n°1 : « Ce que l'étude n'est pas »

Cette étude n'est pas un atlas ou un recueil d'indicateurs tel qu'un observatoire pourrait le porter, à l'image du rôle qu'a pu jouer l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires (IAAT) dans les années 2000.

L'étude ne constitue pas non plus un inventaire exhaustif et une analyse détaillée des ressorts des coopérations interrégionales. Dans sa deuxième partie, elle se focalise sur les coopérations associant des Régions en tant qu'institutions, sans prétendre à l'exhaustivité. Mais les CESER de l'Atlantique n'en ignorent pas pour autant les très nombreuses coopérations impliquant les acteurs de la société civile, comme en ont témoigné des études récentes des CESER de Bretagne[10] et Pays de la Loire[11].

Enfin, il ne s'agit pas d'une étude prospective au sens strict (avec identifications de variables, élaboration d'hypothèses d'évolution et construction de scénarios par combinaison de ces hypothèses, etc.) comme le pratiquent certains des CESER[12] composant l'association et d'autres organisations.

Note de lecture n°2 :
La crise sanitaire majeure provoquée par le covid-19 et ses conséquences sociales, économiques, environnementales, organisationnelles, démocratiques n'ont pas été intégrées d'emblée dans cette étude : l'ensemble des auditions et l'essentiel du travail d'élaboration de la contribution ont été conduits préalablement. L'étendue des questions qu'elles soulèvent nécessiteront d'y porter une attention particulière et de les analyser avec un certain recul. Néanmoins, les CESER de l'Atlantique se sont attachés à formuler certains constats et questionnements au regard de cette crise, sur la base des informations disponibles à la fin août 2020. Ils sont signalés sous forme d'encadrés dédiés, similaires à celui-ci.

8- *cf. « Remerciements » à la fin de ce document.*
9- *cf. « Références » à la fin de ce document.*
10- *Les dynamiques de coopération interrégionale Bretagne-Pays de la Loire, 2016, et Les coopérations interrégionales de proximité, 2009, CESER de Bretagne.*
11- *Réalités partagées entre les régions de l'Ouest, CESER Pays de la Loire, 2014.*
12- *Les travaux de prospective des CESER sont néanmoins venus éclairer les réflexions du groupe de travail : ils sont listés dans la partie « références » de cette étude.*

I. Dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique : hier, aujourd'hui, demain

Quels points communs et différences peuvent être mis en évidence dans les trajectoires qu'ont suivies les quatre régions et leurs territoires ces dernières décennies ? Que représente aujourd'hui la notion de « façade atlantique » ? Qu'est-ce qui fait l'unité mais aussi la diversité de cet espace aujourd'hui ? A quels enjeux, défis spécifiques ou communs les quatre régions de la façade atlantique et leurs territoires seront-ils confrontés à court, moyen et long terme ?
Pour répondre à ces questions, les CESER de l'Atlantique ont fait le choix d'une approche thématique, basée sur les différentes dimensions du développement présentées en introduction. Ces dimensions sont néanmoins très interdépendantes : ces liens seront régulièrement soulignés.

I.1/ Trajectoires démographiques[13]

Au 1er janvier 2016, la population des quatre régions de la façade atlantique est de 16,8 millions d'habitants, soit un **quart de la population de France métropolitaine**.
Ce poids des régions atlantiques s'explique par des dynamiques démographiques importantes ces dernières décennies (I.1.1). Au sein de ces dynamiques régionales globales, il faut néanmoins souligner de fortes disparités entre les territoires (I.1.2). Le vieillissement de la population est un autre trait distinctif de la façade atlantique (I.1.3). Ces tendances, susceptibles de se poursuivre d'après les projections démographiques (I.1.5), soulèvent de nombreux enjeux et questionnements pour l'avenir (I.1.6).

I.1.1. Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine : trois régions parmi les plus dynamiques de France et d'Europe ces dernières décennies

Deuxième pays le plus peuplé de l'Union européenne après l'Allemagne, la France est aussi, depuis plusieurs décennies, le principal contributeur de la croissance démographique européenne, tant par le dynamisme de sa natalité que par les apports migratoires dont le pays bénéficie. Certaines régions françaises, dont trois de la façade atlantique, comptent parmi les espaces européens ayant enregistré les taux de croissance démographique les plus marqués au cours de la période récente (2011-2015) : la Bretagne, les Pays de la Loire et les ex-régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon (cf. Annexe 1)[14].

Depuis la fin des années 1990, les régions Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine connaissent des taux d'évolution annuelle moyenne de la population supérieurs à la moyenne métropolitaine et européenne. Malgré tout, ces trois régions n'échappent pas au ralentissement de la croissance démographique observé au niveau national depuis le début des années 2000 (cf. Figure 2).

13 - *Source principale de cette partie : audition de Mme Nathalie CLOAREC, Cheffe du service « Etude et diffusion » de la Direction Régionale Pays de la Loire de l'INSEE, le 5 novembre 2018. Les éléments statistiques cités dans cette partie sont issus des recensements (le dernier datant de 2016) et estimations de la population (données provisoires pour les années 2017 à 2019, basées sur le dernier recensement).*
14 - *Source : Les dynamiques de population, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017.*

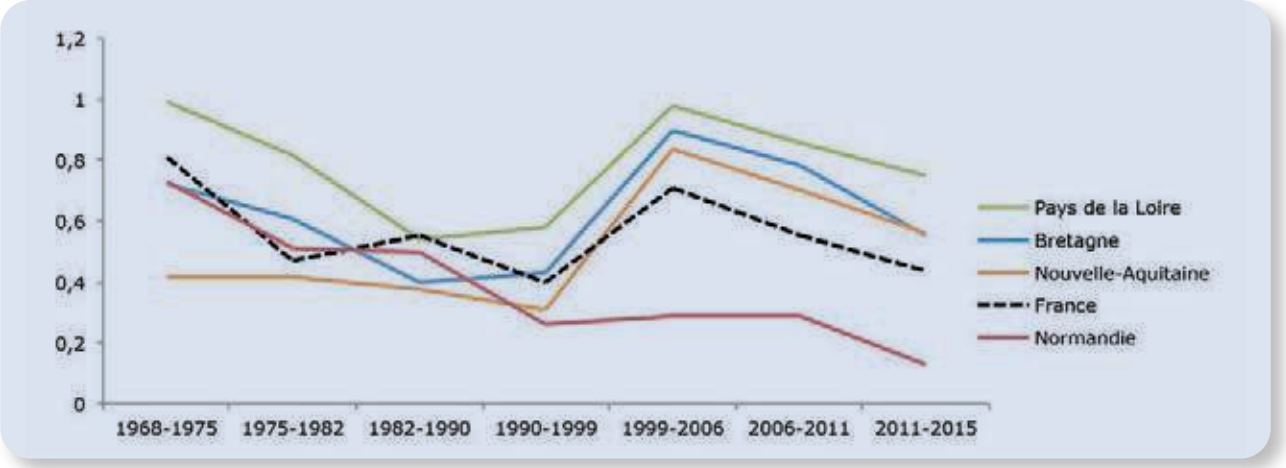


Figure 2 : Evolution annuelle moyenne de la population (en pourcentage) dans les régions de la façade atlantique pour chaque période intercensitaire entre 1968 et 2015 (Source : INSEE, RP)

Cette dynamique des dernières décennies est **principalement portée par le solde migratoire[15], mais il faut néanmoins souligner des spécificités régionales quant aux moteurs de croissance** (cf. Figure 3) :

- en Nouvelle-Aquitaine, il s'agit quasi-exclusivement du solde migratoire ;
- en Bretagne et a fortiori en Pays de la Loire, la contribution respective des soldes naturel[15] et migratoire est plus équilibrée.

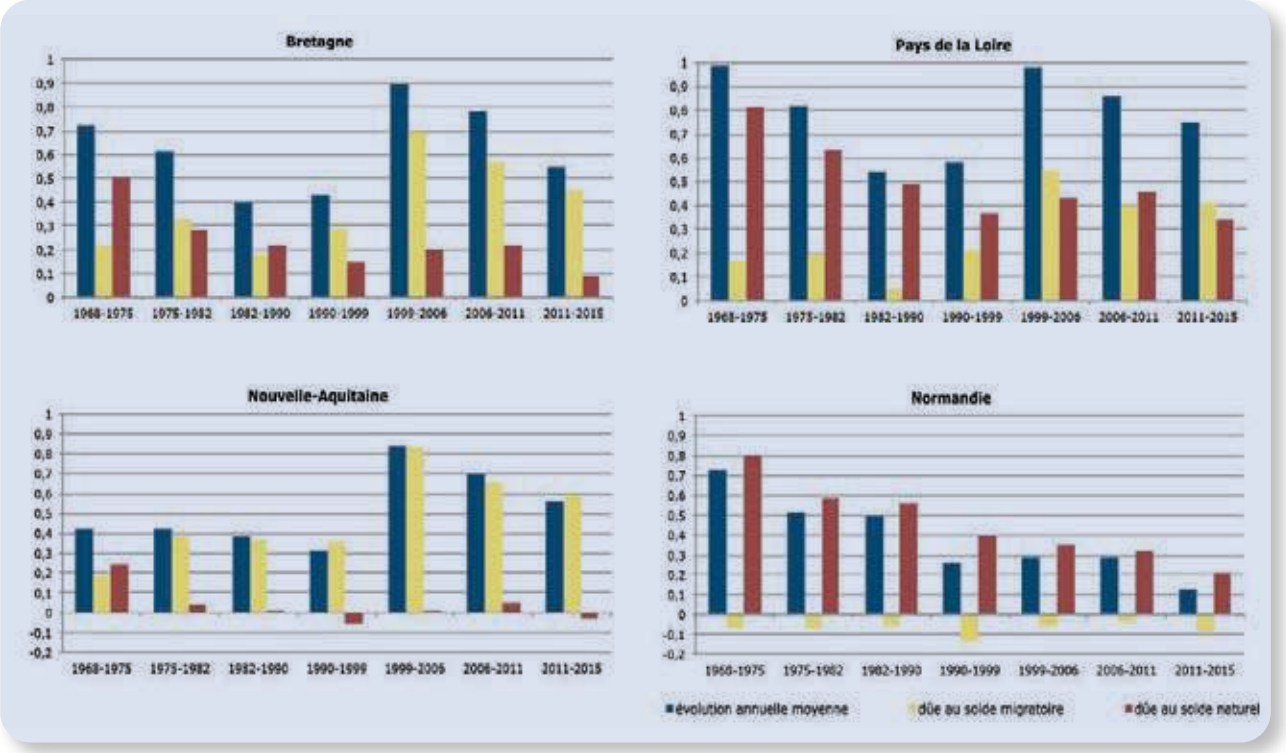


Figure 3 : Evolution annuelle moyenne de la population (en pourcentage) et contribution respective des soldes naturel et migratoire dans les régions de la façade atlantique pour chaque période intercensitaire entre 1968 et 2015 (Source : INSEE, RP)

La **Normandie** se démarque des trois autres régions sur le plan démographique : elle présente aujourd'hui la **dynamique la plus faible** de la façade et se rapproche davantage des régions du nord, de l'est et du centre. La croissance de la population normande, qui était continue depuis l'après-guerre, portée exclusivement par le solde naturel, s'est atténuée entre 2010 et 2015 (+0,2 % par an), à un rythme nettement plus lent qu'en France métropolitaine (+0,5 %). Depuis, la population régionale décline, avec une baisse annuelle de 0,2 % entre 2015 et 2019. Cette baisse s'explique à la fois par un déficit migratoire, mais aussi, pour la première fois en 2018, par un déficit naturel. Cette évolution marque une rupture historique[16].

15 - *Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur un territoire donné et le nombre de personnes qui en sont sorties, tandis que le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours de la période et dans les territoires étudiés.*

16 - *Source : Bilan démographique 2018 : la population normande diminue, INSEE Analyses Normandie n°64, septembre 2019.*

I.1.2. De fortes disparités entre les territoires au sein de chaque région

Les caractéristiques régionales présentées plus haut ne suffisent pas à décrire la **diversité des situations territoriales**. Au sein de chaque région, les dynamiques démographiques sont en effet loin d'être homogènes. Ces disparités s'observent **dès l'échelle départementale**, et sont elles aussi **inscrites dans la durée** (cf. Figure 4).

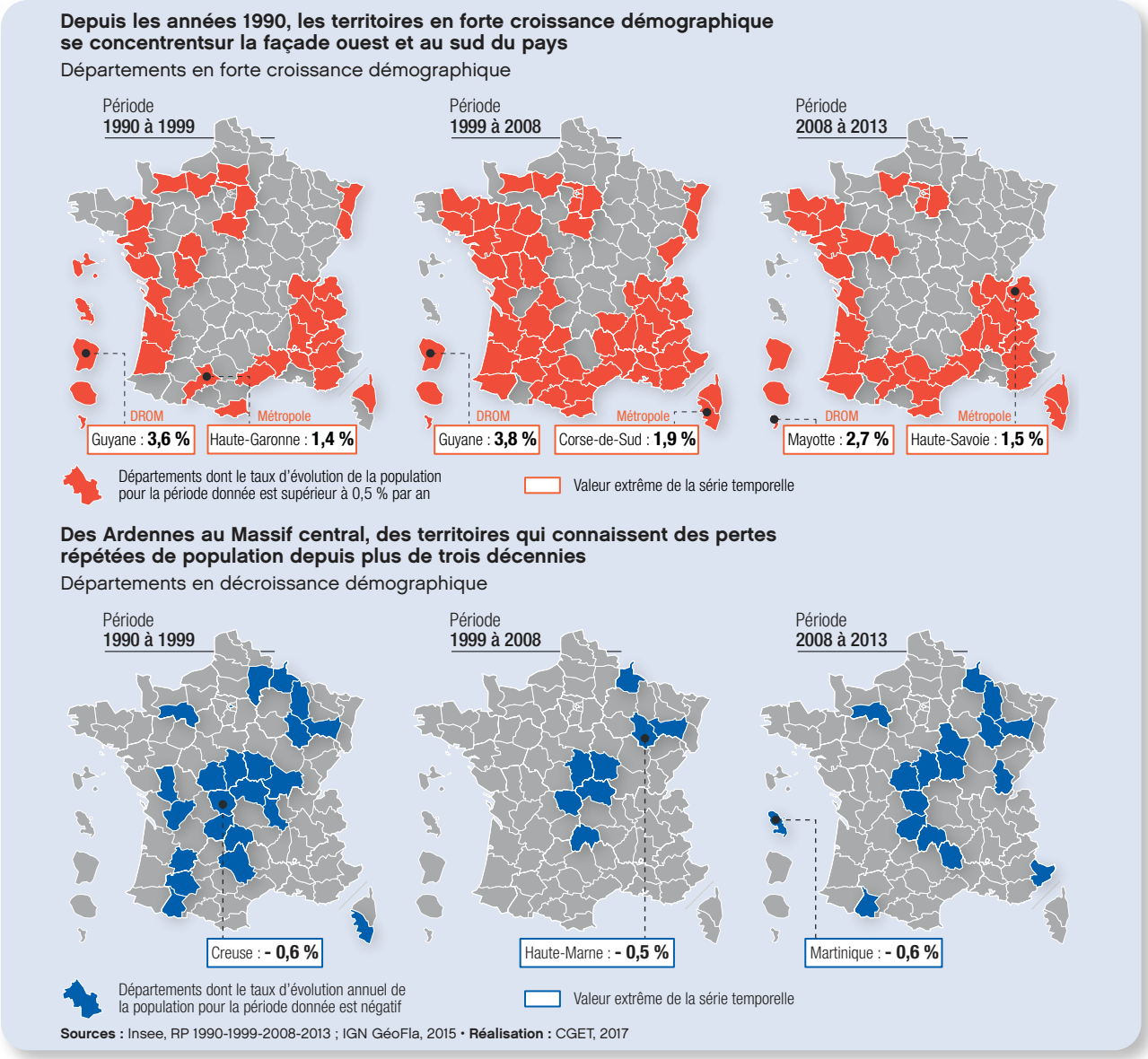


Figure 4 : Dynamiques démographiques à l'échelle des départements de 1990 à 2013 (Source : Les dynamiques de population, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017)

Les départements qui présentent un **dynamisme démographique pérenne** depuis les années 1990 forment sur la carte de France un **« U », allant de l'Ille-et-Vilaine au Rhône**, auquel s'ajoutent l'Ile de France et la vallée de la Seine.
Les **départements littoraux de la façade atlantique** appartiennent à cet ensemble, à l'exception de la Manche, de la Seine-Maritime et du Finistère.
A l'inverse, d'autres départements sont confrontés à des **pertes continues de population** depuis les années 1990, notamment **la Creuse**. **L'Orne et la Corrèze** sont également concernés pour les périodes 1990-1999 et 2008-2013.

De même qu'à l'échelle régionale, **les moteurs de croissance démographique diffèrent selon les territoires** (cf. Figure 5).

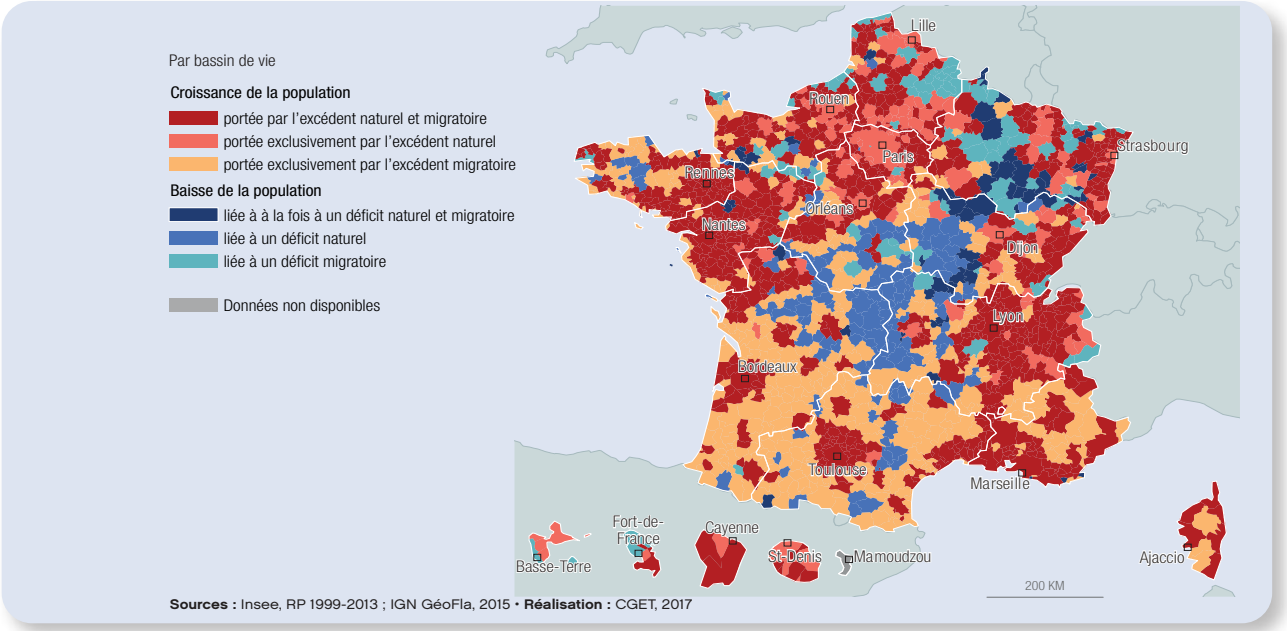


Figure 5 : Typologie de l'évolution de la population par bassin de vie entre 1999 et 2013 (Source : Les dynamiques de population, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017)

Deux phénomènes contribuent à expliquer ces disparités territoriales et sont particulièrement prégnants sur la façade atlantique : la littoralisation et la métropolisation[17].
La **littoralisation** est un processus de concentration des populations et des activités sur une bande plus ou moins fine du territoire littoral. Ce phénomène s'observe à toutes les échelles spatiales (de l'échelle mondiale à l'échelle locale). Les communes littorales et leur proche arrière-pays se distinguent ainsi par des densités et des taux de croissance très significativement supérieurs aux moyennes nationales. Ce phénomène résulte avant tout de l'haliotropisme, qui correspond à l'attraction de populations par les littoraux. Les années 1990 constituent un tournant dans l'attractivité de ces territoires. On observe une réorientation progressive de la littoralisation en France en faveur de la façade atlantique, alors qu'elle était historiquement tournée vers la façade méditerranéenne.
La **métropolisation** désigne le mouvement de concentration de populations et des activités dans des ensembles urbains de grande taille. Leur croissance démographique s'opère à la fois par l'étalement urbain, ou périurbanisation, et la re-densification des centres. La quasi-totalité de la croissance démographique nationale de la dernière décennie s'est concentrée dans les grandes aires urbaines[18], dans les grands pôles urbains mais surtout dans leurs couronnes[19].
Ces deux phénomènes de littoralisation et de métropolisation ne s'expriment **ni avec la même intensité ni sur les mêmes catégories** de population et d'activités selon les territoires. Ils peuvent également avoir un **effet cumulatif**, comme par exemple sur la côte basque en Nouvelle-Aquitaine.

I.1.3. De très importantes variations saisonnières dans certains territoires, en particulier sur le littoral

Les variations de population s'observent non seulement dans l'espace, mais aussi dans le temps. Dans certains territoires de la façade atlantique, où la **fréquentation touristique** et/ou le nombre de **résidences secondaires** (cf. Figure 23 partie I.2.2) sont importants, ces évolutions saisonnières peuvent être très marquées.

C'est en particulier le cas des territoires littoraux. Ainsi, en 2004, le **rapport entre la population minimale et la population maximale présente**[20] dans les départements littoraux des quatre régions étudiées était de **28,9%**, contre 16,6% sur l'ensemble du littoral métropolitain. La façade atlantique se place d'ailleurs devant la façade méditerranéenne pour cette amplitude. Les plus fortes augmentations sont enregistrées dans les Landes (123,4%), en Charente-Maritime (91,1%) et en Vendée (84,8%)[21].

L'estimation de ces variations saisonnières de population reste délicate d'un point de vue méthodologique. Le recensement de la population permettra prochainement de comptabiliser également les résidents secondaires, et non plus uniquement le nombre de résidences secondaires.

17 - *Source principale de ce paragraphe : audition de M. Christophe BERGOUIGNAN, Professeur de démographie à l'Université de Bordeaux, le 5 novembre 2018.*
18 - *Le zonage en aires urbaines est défini par l'INSEE. Ce découpage est basé sur l'identification de pôles, unités urbaines concentrant au moins 1 500 emplois, et sur la délimitation de leurs aires d'influence en s'appuyant sur les trajets domicile-travail.*
19 - *Source : Les dynamiques de population, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017.*
20 - *Définition de la population présente un jour donné dans un département : Population résidente à laquelle on ajoute les touristes français ou étrangers ce jour-là et à laquelle on retire les résidents en voyage en dehors du département.*
21 - *Source : Population présente tout au long de l'année dans les départements littoraux métropolitains, ONML, 2011, à partir d'estimations de la direction du Tourisme, 2005.*

I.1.4. Un vieillissement plus accentué que dans le reste de la France

Le vieillissement correspond à l'évolution du poids relatif des personnes âgées par rapport au reste de la population. C'est un phénomène mondial, mais il est particulièrement prégnant en Europe. De ce point de vue, la situation de **la France est proche de la moyenne européenne**. Le vieillissement y est plus limité que dans d'autres pays européens grâce à une fécondité qui reste relativement favorable.

En France, il s'explique par quatre principaux facteurs :

- **l'allongement de la durée de la vie**, l'accroissement de l'espérance de vie, qui augmente le nombre de personnes âgées,
- **l'arrivée aux âges les plus élevés des générations nombreuses nées après la seconde guerre mondiale** (baby-boom), qui contribue significativement à la hausse du nombre de personnes âgées ;
- **la diminution de la natalité**, qui fait baisser la part des jeunes dans la population ;
- les **migrations résidentielles internes**.

Ce dernier facteur explique particulièrement le fait que les régions de la façade atlantique connaissent un **vieillissement plus accentué que le reste de la France**. En 2016, l'indice de vieillissement[22] s'élève à 78 en moyenne nationale, contre 81,7 en Normandie, 88, 1 en Bretagne, et 103,1 en Nouvelle-Aquitaine. Seuls les Pays de la Loire restent légèrement en deçà de la moyenne nationale (76,8).

Les **raisons de ce vieillissement diffèrent** selon les régions, car leur attractivité ne s'exerce pas sur les mêmes catégories de population (cf. Figure 6). En Bretagne, Pays de la Loire, et Nouvelle Aquitaine, il est dû à une arrivée importante de personnes de plus de 55 ans. En Normandie, il est essentiellement dû au départ des jeunes, qui ne sont pas compensés par des arrivées.

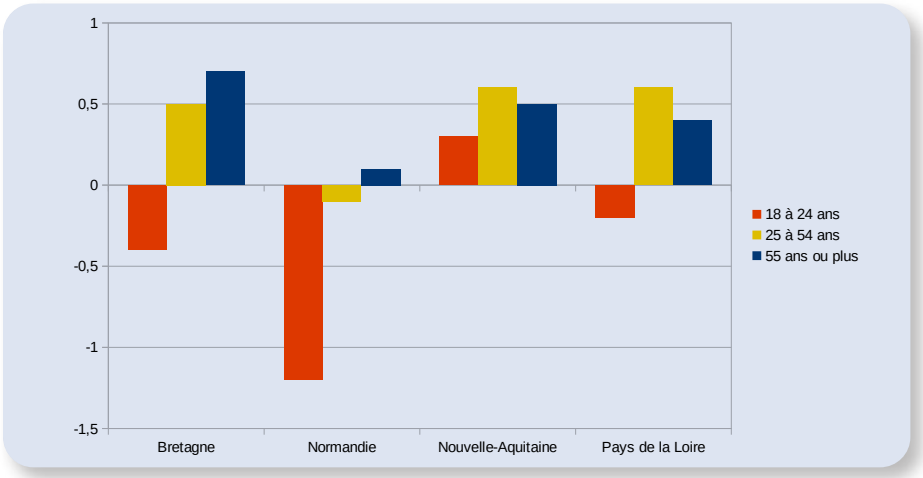


Figure 6 : Impact en pourcentage du solde migratoire sur la population par classes d'âge et par région de la façade atlantique en 2015 (Source : INSEE, RP)

On observe également de **fortes disparités entre les territoires** au sein de chaque région. Le littoral et de nombreux territoires de l'ex-Limousin apparaissent particulièrement touchés par le vieillissement (cf. Figure 7).

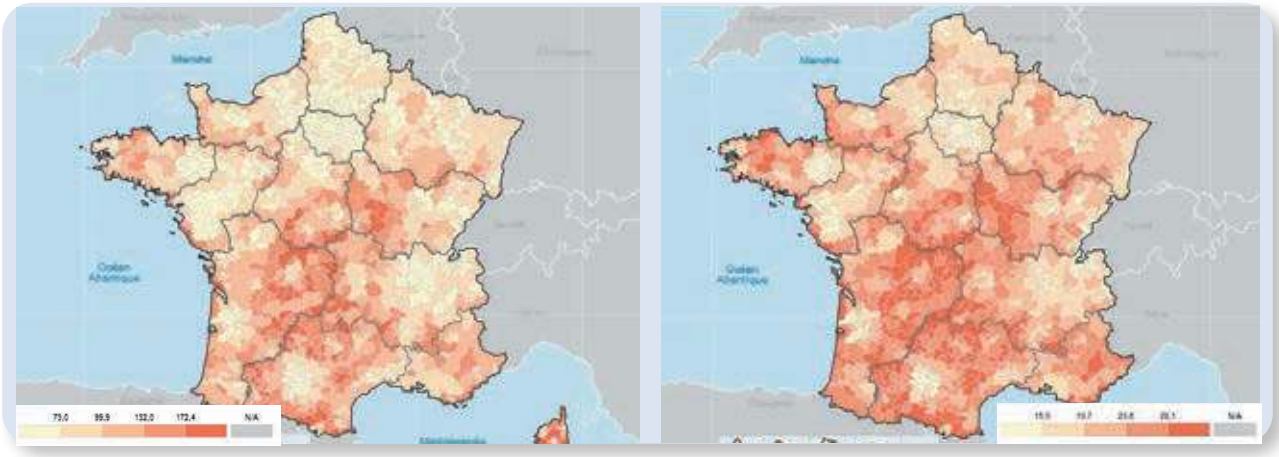


Figure 7 : Indice de vieillissement de la population (à gauche) et pourcentage des personnes de 65 ans et plus (à droite) par intercommunalité en 2016 (Source : INSEE, RP)

22 - Rapport de la population des 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans. Source : INSEE, Recensement de la population.

Enfin, il est intéressant d'analyser **l'évolution du vieillissement dans le temps**. Selon la typologie élaborée par l'Observatoire des territoires en 2017 (cf. Figure 8), on distingue trois profils d'EPCI particulièrement représentés dans les régions de la façade atlantique :

- un littoral vieillissant (forte part et forte évolution des plus de 65 ans), notamment en Pays de la Loire et en Nouvelle-Aquitaine ;
- de nombreux territoires de Nouvelle-Aquitaine, mais également du Centre-Ouest de la Bretagne, caractérisés par une population âgée en faible croissance ;
- des territoires au sein et autour des métropoles ou grandes villes (Bordeaux, Nantes, Rennes, Caen et Rouen), caractérisés par une forte évolution du nombre de personnes âgées.

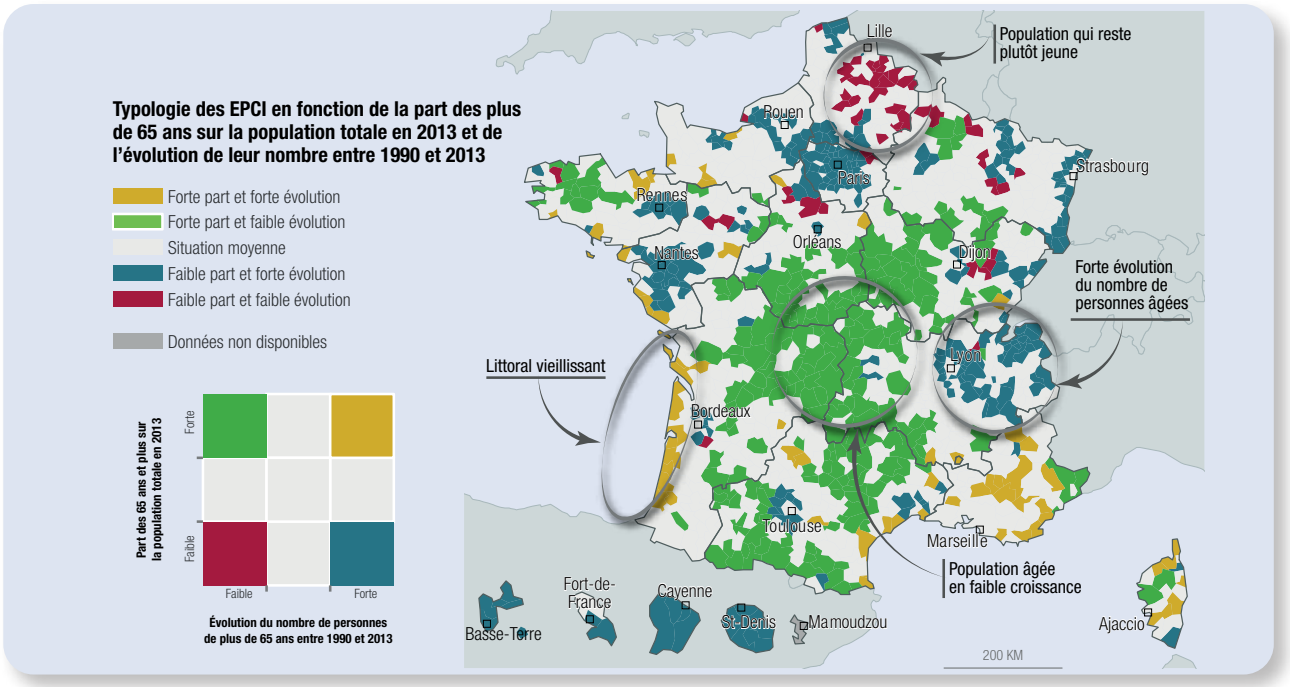


Figure 8 : Typologie des EPCI en fonction de la part des plus de 65 ans sur la population totale en 2013 et de l'évolution de leur nombre entre 1990 et 2013 (Source : Le veillissement de la population et ses enjeux, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017)

I.1.5. Les projections de population de l'INSEE à l'horizon 2050

Le **modèle OMPHALE** (Outil Méthodologique de Projections d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves) développé par l'INSEE permet de réaliser des projections de population dans le temps en construisant un jeu d'hypothèses sur l'évolution de trois composantes qui vont modifier la pyramide des âges : la fécondité, la mortalité et les migrations.
Il permet de « balayer le champ des possibles » en proposant des scénarios combinant différentes hypothèses démographiques. L'INSEE décompose généralement ses projections en trois scénarios : « central », « population haute », et « population basse ».
OMPHALE est un **modèle de prolongement de tendances, une projection n'est pas une prévision** : c'est une simulation qui permet de mesurer ce qui se passerait si certaines hypothèses étaient vérifiées. Aucune probabilité n'est affectée à la réalisation de chacun des scénarios.

Selon le scénario central, **18,7 millions d'habitants** résideraient dans les régions de la façade Atlantique en **2050**, soit 2,6 millions de plus qu'en 2013. Cela correspond à une croissance annuelle moyenne de 0,41 %, légèrement supérieure à celle de la France métropolitaine : 0,32 % (cf. Figure 9). La **croissance démographique des Pays de la Loire, de la Bretagne et de la Nouvelle-Aquitaine se poursuivrait à un rythme plus rapide que la moyenne française**. En 2050, le classement des régions évoluerait : la Bretagne deviendrait plus peuplée que la Normandie.

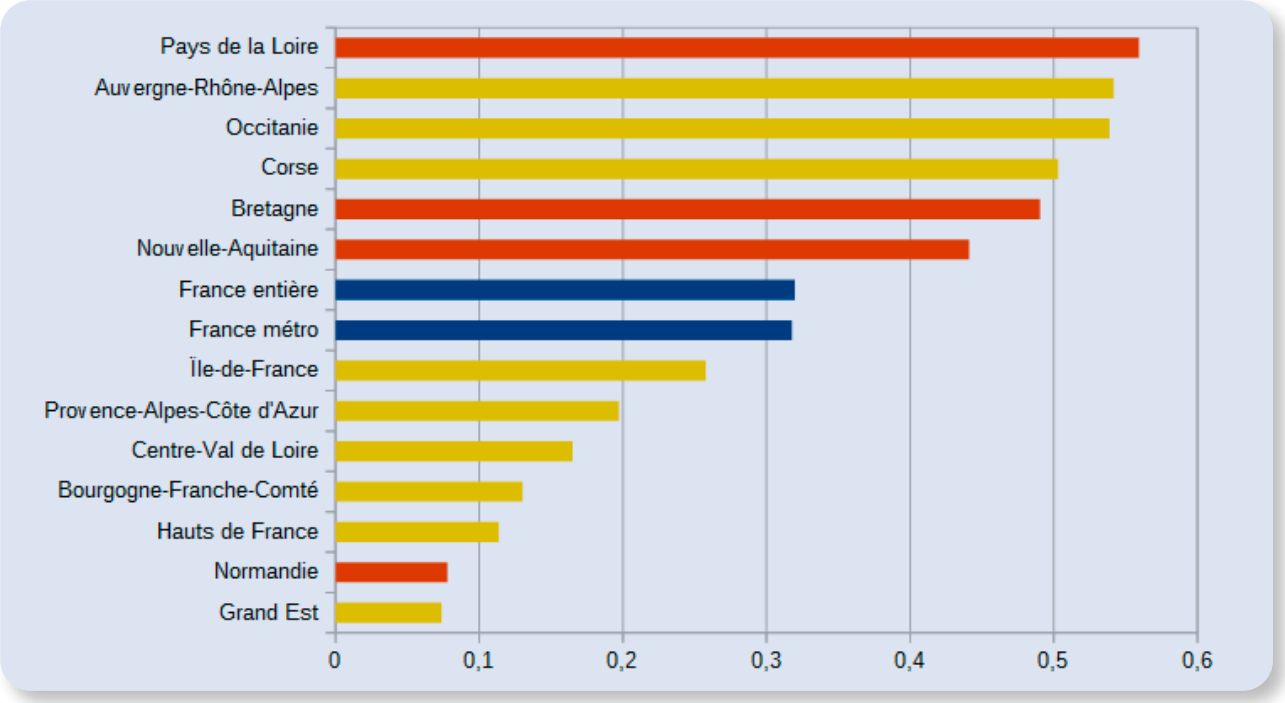


Figure 9 : Taux de croissance annuel moyen (en %) de la population par région de France métropolitaine en 2050 selon le scénario central (Source : INSEE, OMPHALE 2017)

Les **disparités territoriales** resteraient importantes (cf. Figure 10). Les taux de croissance démographique projetés pour les départements d'Ille-et-Vilaine (0,78 %/an), de Loire-Atlantique (0,78 %/an) et de la Gironde (0,73 %/an) seraient les 4ème, 5ème et 6ème plus fortes de France métropolitaine. Seul département de la façade atlantique à connaître une baisse de population à l'horizon 2050, l'Orne, avec -0,2 %/an, se situerait en 7ème position parmi les 14 départements en baisse. Les départements littoraux, de l'Ille-et-Vilaine aux Pyrénées-Atlantiques, continueraient à croître plus fortement que les départements intérieurs, avec une tendance au ralentissement.

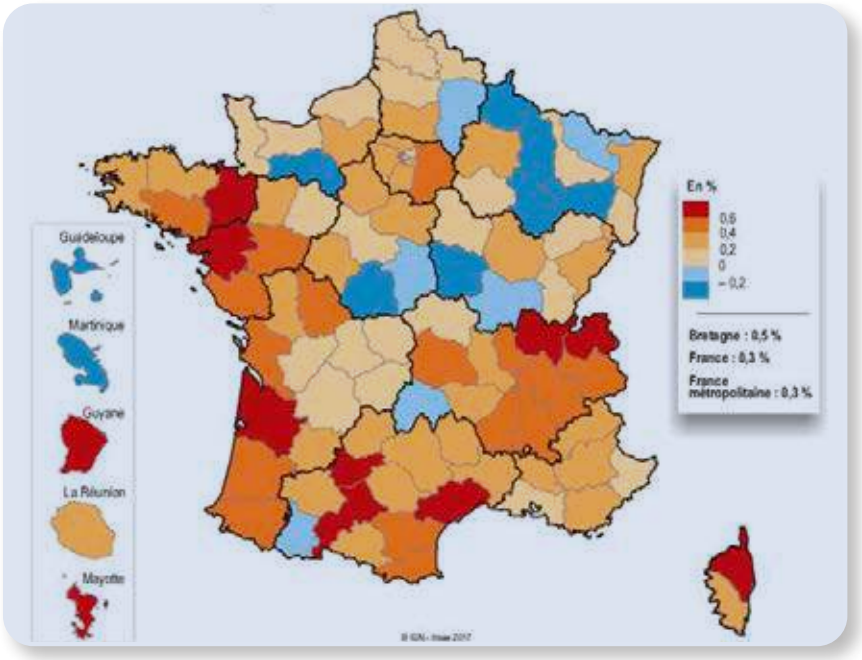


Figure 10 : Taux de croissance annuel moyen de la population en pourcentage par département en 2050 selon le scénario central (Source : INSEE, OMPHALE 2017)

Les **moteurs de croissance resteraient eux aussi bien différentiés selon les territoires**. Le solde naturel resterait positif dans seulement quatre régions métropolitaines, dont uniquement les Pays de la Loire pour la façade atlantique. En Nouvelle-Aquitaine et Bretagne, le solde migratoire compenserait le solde naturel déficitaire. Au niveau des départements, le solde naturel resterait très positif en Ille-et-Vilaine et dans une moindre mesure en Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Gironde (cf. Figure 11).

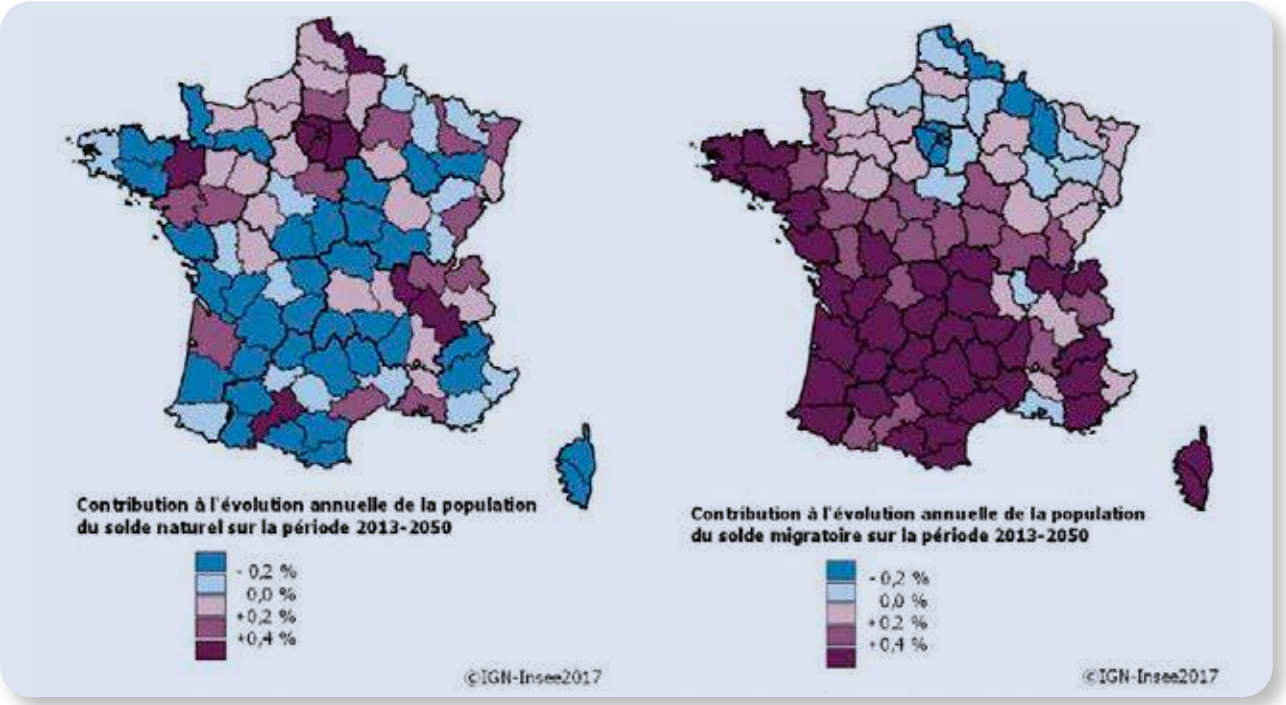


Figure 11 : Contribution à l'évolution annuelle de la population du solde naturel (à gauche) et du solde migratoire (à droite) en pourcentage par région de France métropolitaine sur la période 2013-2050 selon le scénario central (Source : INSEE, OMPHALE 2017)

Enfin, le modèle prévoit une **forte croissance du nombre et de la part des séniors dans la population** (cf. Figure 12). Au 1er janvier 2050, les régions de la façade atlantique compteraient **5,6 millions de personnes de 65 ans et plus**, soit 2,4 millions de plus qu'en 2013. La croissance du nombre de séniors serait en moyenne de 1,6 % par an, contre 0,4%/an sur l'ensemble de la population. Cette croissance serait particulièrement forte en Pays de la Loire (1,8%) et Bretagne (1,7%).
La part de séniors serait de **29,8 %** soit 10,3 points de plus qu'en 2013 (27,3 % en France métropolitaine, soit +9,5 points). La Nouvelle-Aquitaine, région où la part de seniors dans la population était la plus importante en 2013, passerait au 2ème rang en 2050 (31%) : sa situation évoluerait peu, elle resterait parmi les régions âgées et garderait en 2050 comme en 2013 sa deuxième position en termes d'indice de vieillissement. L'augmentation de la proportion de séniors serait forte en Bretagne (30%) qui deviendrait la 5ème région, mais également en Normandie (29,4%) où la part de seniors augmenterait de plus de 10 points entre 2013 et 2050. L'indice de vieillissement de ces deux régions croîtrait fortement. A l'échelle des départements, la Manche, la Vendée, la Charente-Maritime, la Creuse, la Dordogne et la Corrèze figureraient parmi les territoires où la part des seniors en 2050 serait la plus importante, pour des causes qui restent néanmoins différentes (cf. I.1.4).

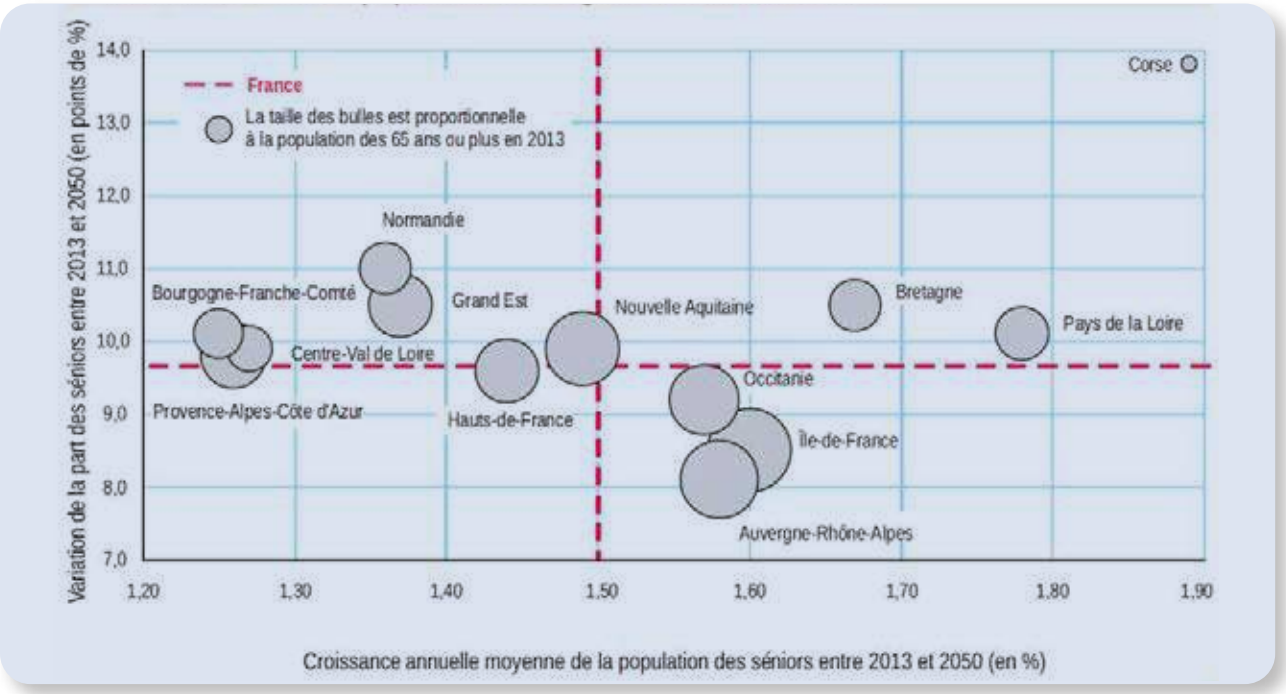


Figure 12 : Vieillissement de la population des régions de France métropolitaine entre 2013 et 2050 selon le scénario central (Source : INSEE, OMPHALE 2017)

I.1.6. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ?

Les caractéristiques des trajectoires démographiques des régions atlantiques exposées jusqu'ici sont sources de multiples enjeux et questionnements pour l'avenir. Les CESER de l'Atlantique ont choisi de les regrouper en cinq principaux thèmes.

> Des mutations économiques, sociales, politiques, climatiques susceptibles de modifier les dynamiques démographiques

Les **dynamiques démographiques** sont en grande partie dépendantes de l'attractivité du territoire concerné et de l'effet d'un grand nombre de politiques publiques (dans le domaine de l'économie, de l'emploi, de l'éducation, de la famille, de la santé, des services, de la culture, des transports, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, etc.). Elles sont ainsi **intrinsèquement liées à l'ensemble des dimensions du développement** qui seront exposées par la suite dans cette contribution. Comme l'a montré le CESER de Bretagne dans une étude prospective en 2007[23], les mobilités résidentielles sont en particulier le résultat d'une conjugaison de facteurs très divers (évolutions économiques, variables sociétales, technologiques, etc.) dont aucun ne joue un rôle déterminant à lui seul. Cette **complexité limite fortement la portée des projections** démographiques qui peuvent être réalisées.

L'**évolution des modes de production, le développement du télétravail** pourraient ainsi avoir des conséquences sur les mobilités résidentielles.

Par ailleurs, l'évolution du régime de protection sociale **et notamment de la prise en charge des coûts liés à la dépendance** pourrait influer sur les modes de vie, et notamment les choix de mobilité résidentielle des seniors.

Le **changement climatique** pourrait également avoir des effets majeurs sur les dynamiques migratoires à l'international, et entre régions françaises. La façade atlantique ne va-t-elle pas devenir encore plus attractive du fait de climats plus « cléments » que la façade méditerranéenne ? A l'échelle locale, la vulnérabilité des territoires littoraux face aux risques d'érosion côtière et de submersion marine risque de s'aggraver du fait du changement climatique : quelles conséquences sur leurs dynamiques démographiques, et celles de leur arrière-pays dans le cas d'une recomposition spatiale, d'une relocalisation des activités ?[24]

Du point de vue des migrations internationales, les régions de la façade atlantique ne sont pas les plus concernées au niveau national. Mais cela n'en reste pas moins un enjeu fort pour certains territoires, y compris à court terme. Des **crises politiques à l'étranger** pourraient notamment avoir des conséquences démographiques. Les régions de la façade atlantique figurent par exemple parmi les premières régions d'accueil des ressortissants du Royaume-Uni : elles accueillent 45% des britanniques résidant en France. Le **Brexit** pourrait avoir des conséquences majeures pour certaines communes rurales marquées par des problématiques de désertification, d'origine multifactorielle, dont les Britanniques représentent une part importante de la population (notamment en Centre-Bretagne, Sud-Manche et Dordogne) : des départs pourraient être observés du fait de la baisse de leur pouvoir d'achat, et de contraintes qui pourraient leur être imposées, notamment dans leurs déplacements[25].

La **crise sanitaire actuelle liée au Covid-19** pourrait également contribuer à interroger voire à modifier les dynamiques démographiques.

Elle soulève tout d'abord des **questions relatives à la densité de population et aux modèles d'urbanisme**. En effet, l'épidémie a touché plus durement les zones à forte concentration de population, qu'il s'agisse des métropoles ou des départements, avec un impact particulier en Ile de France. Dans son avis du 2 juin 2020[26], le Conseil scientifique Covid-19 note que « les métropoles représentent un enjeu majeur. La densité de la population présente des risques particuliers, en raison de l'importance des flux et des contacts entre personnes, qui favorisent la dissémination du virus dans la population, ainsi que d'une métropole à l'autre ». La moindre densité globale des régions atlantiques pourrait être l'un des facteurs explicatifs du fait qu'elles restent à ce jour relativement épargnées sur le plan sanitaire, par rapport à d'autres régions françaises.

La crise sanitaire actuelle pourrait également être à l'origine de **nouvelles mobilités résidentielles**, du cœur des métropoles vers les territoires périurbains proches, ou vers des villes moyennes, ou des territoires ruraux ou littoraux plus éloignés. La période de confinement qui a été rendue nécessaire pour limiter la propagation de l'épidémie pourrait notamment avoir déclenché ou renforcé le désir de mobilité de certaines catégories de ménages résidant dans les territoires les plus denses. La crise sanitaire pourrait ainsi constituer le point de départ d'une certaine réhabilitation des villes moyennes et des territoires ruraux, hors métropoles, notamment grâce à un nouvel essor du télétravail, sous réserve d'une amélioration de leur accessibilité et de leur couverture numérique. Même si quelques signes semblent être observés dans ce sens par les professionnels de l'immobilier, il est encore trop tôt pour confirmer et mesurer l'ampleur de ce phénomène. Il sera intéressant de suivre ces évolutions sur un plan quantitatif et qualitatif à moyen et long terme.

23 - *Source : Mobilités des populations et territoires de Bretagne à l'horizon 2030, CESER de Bretagne, 2007.*
24 - *Pour en savoir plus : Submersion marine et érosion côtière : connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique, CESER de l'Atlantique, 2015.*
25 - *Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.*
26 - *Source : 4 scenarios pour la période post-confinement - Anticiper pour mieux protéger, Avis n°7 du Conseil scientifique covid-19, 2 juin 2020.*

> La capacité d'accueil des territoires en question

Les projections démographiques présentées précédemment (cf. I.1.5) sont établies sans présager de la **capacité d'accueil des territoires**. Celle-ci équivaut au niveau maximum des pressions exercées par les populations et les activités que peut supporter le capital de ressources d'un territoire sans remise en cause de ses spécificités. Déterminer la capacité d'accueil d'un territoire revient à évaluer si l'accueil supplémentaire de populations et d'activités, que la collectivité locale envisage, est compatible avec les ressources disponibles et les objectifs qu'elle porte pour son territoire[27].

Comment évaluer cette capacité d'accueil de populations nouvelles, qu'elles soient permanentes ou saisonnières ? La question est particulièrement **prégnante pour les communes littorales**. Il s'agit d'une obligation inscrite dans la Loi Littoral. Au vu de la complexité de la démarche, des outils d'aide à la décision ont été développés pour accompagner les collectivités, notamment par la DREAL des Pays de la Loire[28]. De ce point de vue, il est également crucial de mieux mesurer et prendre en compte les variations saisonnières de la population (cf. I.1.3), notamment pour proposer une offre de logements et de services adaptée.
Ne risque-t-on pas d'atteindre dans certains territoires de la façade atlantique un stade de **saturation des espaces attractifs**, comme c'est le cas actuellement sur la façade méditerranéenne ?

> La prise en compte du vieillissement, un enjeu crucial pour tous les territoires

La façade atlantique connaît un vieillissement plus accentué que dans le reste de la France. Il s'agit d'une **tendance lourde qui devrait encore se renforcer** à l'horizon 2050. Les territoires ont-ils pris la mesure du vieillissement qu'ils devront prendre en charge, se préparent-ils suffisamment ? Les implications de ce processus sont multiples : accompagnement des parcours résidentiels, adaptation des **logements, des infrastructures, des transports et des services publics**, équipements de santé, réponse à la demande en **services à la personne**, enjeux organisationnels, techn(olog)iques et financiers de la **prise en charge de la dépendance et du maintien à domicile**. Le vieillissement de la population ouvre également des perspectives économiques particulières, celles de la **« silver économie »**[29].

Concernant plus particulièrement l'**enjeu des services à la personne**, les régions de la façade atlantique sont caractérisées par des **taux de recours**[30] **très importants** par rapport à la moyenne française (métropolitaine hors Île-de-France, cf. Figure 13).

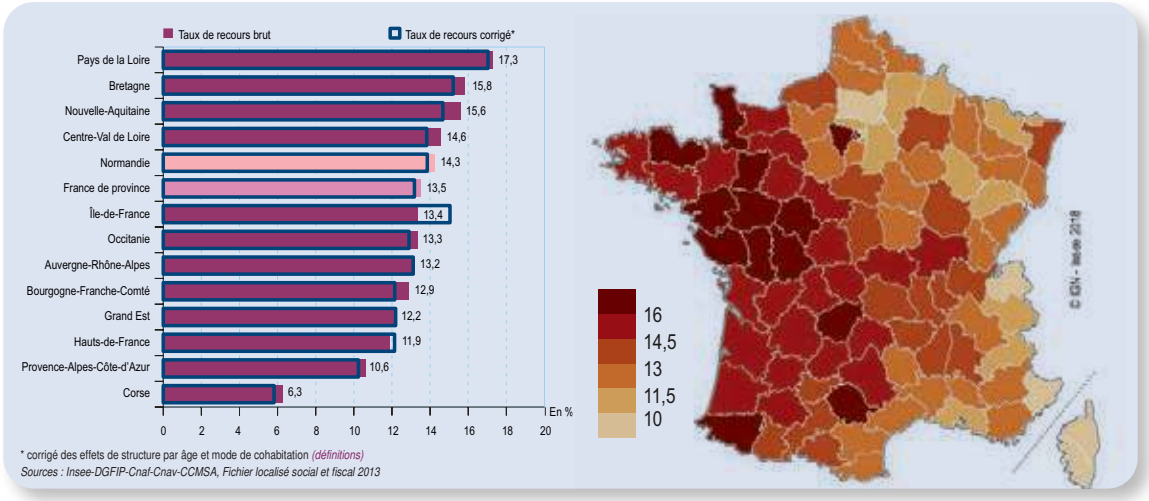


Figure 13 : Taux de recours aux services à la personne par région (à gauche) et département (à droite) de France métropolitaine en 2013 (Sources : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Filosofi 2013)

En maintenant les comportements de recours à leurs niveaux actuels, le nombre de **ménages**[31] **utilisateurs devrait croître** très fortement dans les années à venir en lien avec les projections démographiques : l'INSEE l'a par exemple évalué à 128 000 ménages supplémentaires d'ici 2035 pour la Nouvelle-Aquitaine, 95 000 pour les Pays de la Loire, 75 000 pour la Bretagne et 54 000 pour la Normandie (cf. Figure 14)[32]. Cette hausse des ménages utilisateurs devrait engendrer un accroissement des besoins en services à la personne. Le volume global d'heures nécessaires pour répondre à l'évolution de la demande en Normandie passerait de 32 millions en 2013 à 39 millions en 2030, et 48 millions en 2050, soit une augmentation de 50 % entre 2013 et 2050. D'ici 2023,

27 - *Populations et activités sur le littoral atlantique – Enjeux fonciers : Quelle gouvernance, avec quels outils ?, CESER de l'Atlantique, 2013.*
28 - *http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/evaluer-la-capacite-d-accueil-et-r774.html.*
29 - *La silver économie peut se définir comme l'économie au service des seniors : elle recouvre l'ensemble des activités économiques, produits et services qui leur s(er)ont dédiés.*
30 - *Le taux de recours mesure la part des ménages fiscaux ayant déclaré au fisc des dépenses de services à la personne prises en compte dans la déclaration des revenus, déduction faite des aides perçues. Les ménages utilisateurs pour lesquels la prestation de service a été totalement prise en charge n'entrent pas dans le champ de cette étude. (source : INSEE).*
31 - *Un ménage, au sens statistique du terme, désigne l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté. Un ménage peut être composé d'une seule personne. Dans ces travaux, ce sont les ménages fiscaux qui sont comptabilisés, c'est-à-dire les ménages constitués par le regroupement des foyers fiscaux répertoriés dans un même logement (Source : INSEE).*
32 - *Source : Plus de 220000 ménages bretons, majoritairement seniors, recourent aux services à la personne en 2013, INSEE Analyses Bretagne n°81, décembre 2018.*

les besoins en recrutement de ce secteur pourraient atteindre 25 000 salariés pour cette seule région[33]. Il faut néanmoins noter que ces projections sont réalisées à partir des situations actuelles, sans présager des évolutions techniques et organisationnelles de la prise en charge de la dépendance.

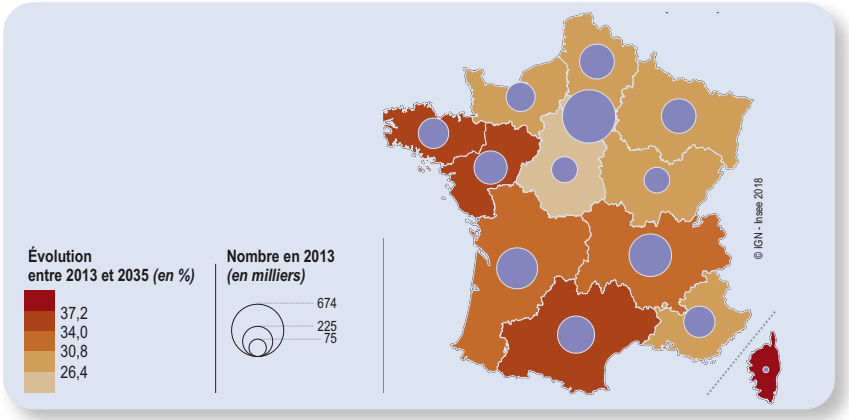


Figure 14 : Ménages utilisateurs de services à la personne : nombre de ménages en 2013 (en milliers) et évolution en % entre 2013 et 2035, par région de France métropolitaine (Sources : Insee - DGFIP - Cnaf - Cnav - CCMSA, Filosofi 2013, Omphale 2017, RP 2013)

Pour relever ce défi des services à la personne, une attention toute particulière devra être portée à l'attractivité, à la revalorisation des métiers, à la formation et à la qualification des professionnels.

> Des difficultés à retenir, faire revenir et attirer des jeunes adultes

Les jeunes adultes sont la catégorie de population la plus mobile. La Normandie, et dans une moindre mesure la Bretagne et les Pays de la Loire, connaissent des **soldes migratoires négatifs** les concernant. A titre d'exemple, les 20-24 ans représentent la seule tranche d'âge pour laquelle le solde migratoire de la Bretagne avec les autres régions est négatif en 2014 (cf. Figure 15). Ce déficit est imputable aussi bien aux jeunes actifs qu'aux étudiants.



Figure 15 : Bilan migratoire par tranche d'âge en Bretagne en 2014 (Source : INSEE, RP)

Le déficit migratoire de ces classes d'âge **renforce le phénomène de vieillissement**. Retenir, faire revenir et attirer des jeunes adultes apparaît donc comme un enjeu important, et soulève la question de l'adaptation de l'offre de formation, d'emploi, de logement, de services, etc. à cette catégorie de population.

> Un risque d'accentuation des déséquilibres démographiques entre les territoires

De fortes disparités existent entre les territoires au sein de chaque région (cf. I.1.2). Elles sont inscrites dans la durée et pourraient s'accentuer encore selon les projections démographiques, essentiellement du fait des dynamiques migratoires (cf. I.1.5). Le **risque de conforter un développement régional « à deux vitesses »**, entre d'une part un littoral et des métropoles à forte croissance démographique, et d'autre part des territoires qui connaissent des pertes de population, est important.

Dans ce contexte, il semble crucial de conduire des **politiques publiques qui permettent de contenir voire de réduire les déséquilibres** démographiques actuels et à venir, afin d'en limiter les effets délétères, ou a minima de les compenser. Il s'agit d'un enjeu de cohésion sociale et territoriale. Comme le propose le CESER de Normandie dans sa récente étude prospective[34], la question du **sens à donner à l'effort d'attractivité** doit être posée, en lien avec la capacité d'accueil des territoires, et la **notion de qualité de vie** doit être replacée au cœur de l'action publique.

33 - *Source : En Normandie, le vieillissement de la population pourrait entraîner une forte croissance des services à la personne, INSEE Analyses Normandie n°54, décembre 2018.*
34 - *Vivre en Normandie en 2040, CESER de Normandie, 2017.*

> La connaissance qu'ont les habitants de leur territoire : un enjeu d'éducation

La connaissance qu'ont les habitants de leur territoire dans ses dimensions historique, économique, sociale, naturelle peut diminuer avec le **développement des mobilités résidentielles** à grande échelle. Cela peut générer des problèmes d'**acceptabilité** entre des usages différents, et un déficit de **culture du risque** naturel. A titre d'exemple, les CESER de l'Atlantique ont préconisé en 2015 de porter une attention particulière à la transmission de la mémoire des risques (érosion côtière et submersion marine) aux habitants dits « néolittoraux ».

I.2/ Evolution des conditions et de la qualité de vie

Les conditions de vie des individus reposent sur différentes composantes, dont quelques-unes seront abordées ici successivement, afin de souligner les caractéristiques communes et les spécificités des régions et des territoires de la façade atlantique : les niveaux de vie (I.2.1), le logement (I.2.2), la santé (I.2.3) et l'accès aux services (I.2.4), l'offre et les pratiques culturelles et sportives, les dynamiques associatives (I.2.5). Ces dimensions contribuent parmi d'autres à la qualité de vie des territoires (I.2.6). L'évolution de ces différents paramètres soulève de nombreux enjeux et questionnements pour l'avenir de la façade atlantique (I.2.7).

I.2.1. Niveaux de vie : des régions plutôt moins inégalitaires que d'autres régions françaises mais des disparités entre territoires[35]

De très fortes différences de revenus existent entre habitants de l'Union européenne : la **population française**, prise dans sa globalité, est l'une de celles qui disposent des **revenus disponibles**[36] **médians les plus élevés**.

En comparaison d'autres pays, tels que l'Italie ou l'Espagne, les **écarts de revenus entre régions françaises sont relativement contenus**. Les quatre régions de la façade atlantique figurent parmi les huit régions de métropole qui affichent un **revenu médian proche de la médiane métropolitaine** (cf. Figure 16).

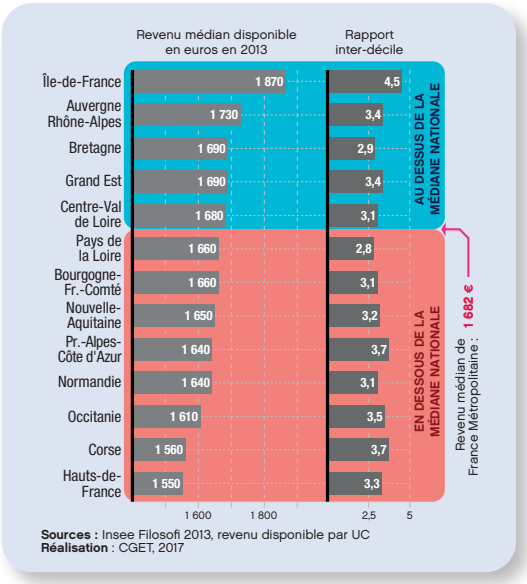


Figure 16 : Revenus médians mensuels disponibles et rapport interdécile[37] à l'échelle des régions de France métropolitaine (Source : Les inégalités de revenus, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017)

35 - *Sources principales de cette partie : Les inégalités de revenus, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017, et audition de M. Benoit DE LAPASSE, responsable du bureau de l'observation des territoires au Commissariat général à l'égalité des territoires, le 3 octobre 2018.*

36 - *Revenu disponible : revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activités, indemnités de chômage, retraites et pensions, revenus fonciers, les revenus financiers et les prestations sociales reçues. Il est souvent exprimé par unité de consommation, c'est-à-dire par « équivalent adulte ».*

37 - *Rapport interdécile : mesure de l'écart entre le revenu des 10% les plus aisés et les 10% les plus modestes.*

Bretagne et Pays de la Loire sont les 1ère et 2ème régions françaises aux **plus faibles taux de pauvreté** (cf. Figure 17).

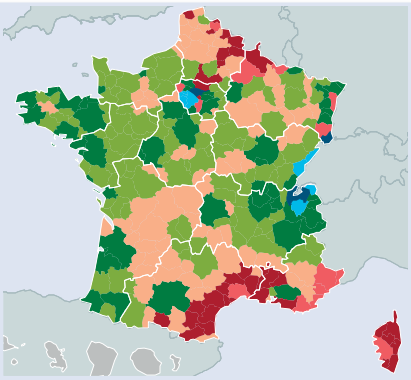
Bretagne	**10,8**
Pays de la Loire	**11,1**
Auvergne-Rhône-Alpes	12,7
Centre-Val de Loire	12,9
Bourgogne-Franche-Comté	13,1
Normandie	**13,6**
Nouvelle-Aquitaine	**13,6**
Grand Est	14,2
France métropolitaine	**14,7**
Ile-de-France	15,6
Occitanie	17,2
Provence-Alpes Côte d'Azur	17,5
Hauts-de-France	18,3

Figure 17 : Taux de pauvreté par région de France métropolitaine pour un seuil à 60% du niveau de vie médian national métropolitain (Source : INSEE-DGFiP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Filosofi 2014)

A l'échelle infrarégionale, les Pays de la Loire, la Bretagne, la Normandie, et dans une moindre mesure la Nouvelle-Aquitaine, se distinguent par la **relative homogénéité des revenus médians entre zones d'emploi**[38].

Au sein même des zones d'emploi, selon la typologie élaborée par l'Observatoire des territoires en 2017, sur la base de l'analyse du rapport interdécile des revenus (cf. Figure 18), on distingue trois profils particulièrement représentés dans les régions de la façade atlantique :

- des territoires dans lesquels les écarts entre les plus riches et les plus pauvres sont réduits. Ils sont essentiellement situés en Pays de la Loire, Bretagne mais également en Normandie et le long du littoral aquitain ;
- des territoires aux fonctions métropolitaines affirmées, où la concentration des revenus élevés est importante (exemples : Rennes, Nantes, Bordeaux) ;
- des territoires caractérisés par une pauvreté relative, localisés principalement en Nouvelle-Aquitaine (Creuse, Corrèze, Dordogne, Lot-et-Garonne, etc.).



PAUVRETÉ RELATIVE	RICHESSE RELATIVE	1ER DÉCILE	9E DÉCILE	RAPPORT INTERDÉCILE
Très forte	Faible	770 €	2 660 €	3,5
Forte	Forte	850 €	3 140 €	3,7
Forte	Faible	860 €	2 660 €	3,1
Faible	Faible	930 €	2 710 €	2,9
Faible	Forte	980 €	3 080 €	3,1
Très faible	Très forte	1 140 €	3 780 €	3,3
Forte	Très forte	950 €	4 690 €	5,0

Figure 18 : Typologie des zones d'emploi de France métropolitaine selon le niveau du premier et du neuvième décile du revenu disponible par unité de consommation en 2013 (Source : Les inégalités de revenus, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017, INSEE Filosofi 2013)

C'est à l'**échelle locale que les disparités sont sans doute les plus fortes** (cf. Figure 19). Les grands pôles urbains et certains territoires littoraux (bassin d'Arcachon, Golfe du Morbihan, Côte fleurie en Normandie, etc.) concentrent les très hauts revenus. Mais les grands pôles urbains concentrent également la pauvreté : ils sont les territoires les plus inégalitaires en termes d'écarts de revenus. Les espaces péri-urbains sont les espaces qui disposent du revenu médian le plus élevé. Les espaces ruraux en dehors de l'influence des pôles urbains comptent parmi ceux où la pauvreté des populations est la plus marquée.

38 - *Zone d'emploi : espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs (Source : INSEE).*

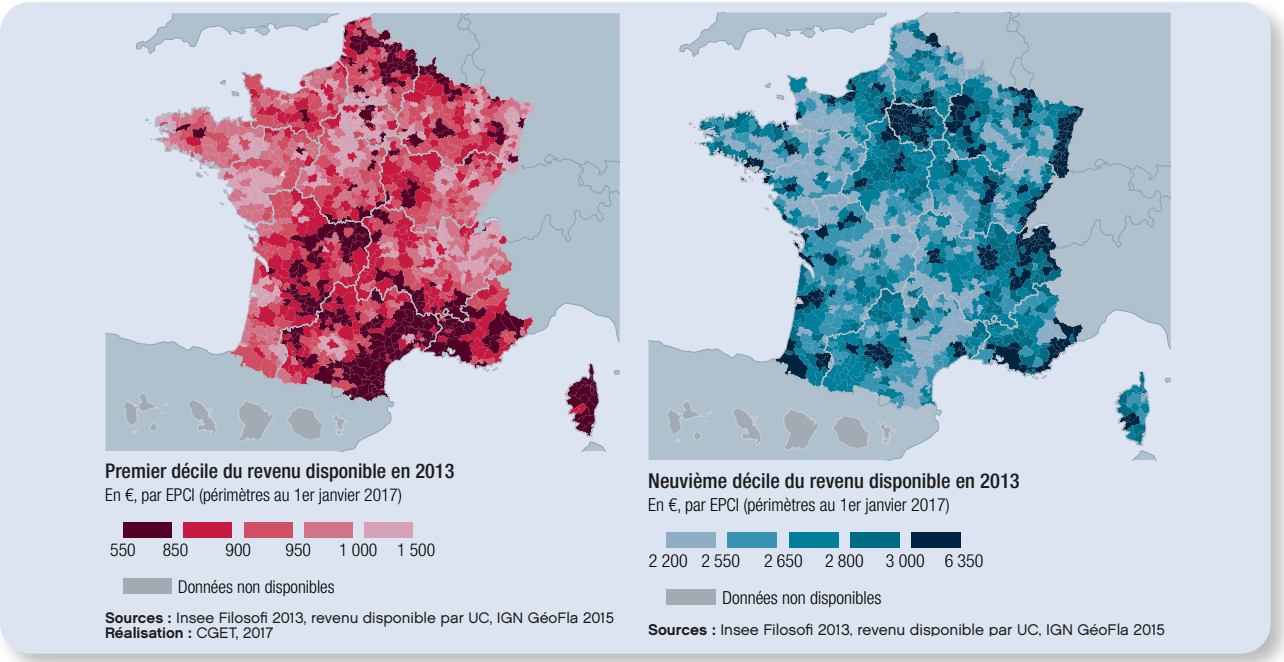


Figure 19 : Premier (à gauche) et neuvième décile (à droite) du revenu disponible en 2013, en € par EPCI de France métropolitaine (Sources : Les inégalités de revenus, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017)

Enfin, la **progression des disparités territoriales de revenus** au cours des dernières décennies apparaît **relativement contenue** dans les régions de la façade atlantique. L'indicateur de disparité des revenus fiscaux moyens à l'échelle communale a ainsi diminué entre 1990 et 2015 en Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine. La Normandie se situe de ce point de vue dans une position médiane par rapport à l'ensemble des régions françaises : la répartition spatiale des revenus est devenue plus inégale sur cette période (cf. Figure 20)[39].

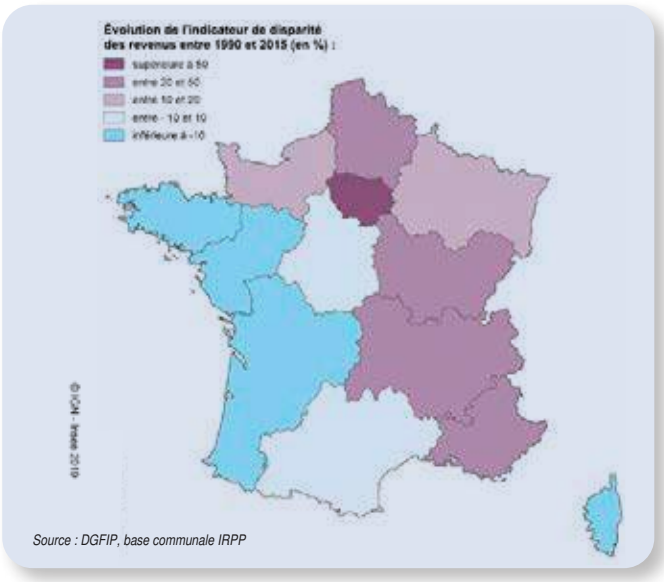


Figure 20 : Evolution de l'indicateur de disparité des revenus fiscaux moyens au niveau communal entre 1990 et 2015 par région de France métropolitaine (en%) (Sources : INSEE, DGFIP, base communale IRPP)

I.2.2. Logement : des spécificités et des enjeux particulièrement prégnants sur la façade atlantique, et de fortes disparités entre les territoires

> Quelques grandes tendances se dégagent à l'échelle régionale…[40]

La **structure du parc de logements** est relativement **homogène entre les régions** de la façade atlantique. La Bretagne se démarque par sa proportion plus importante de résidences secondaires (13,1%), tandis que la Nouvelle-Aquitaine se distingue par sa proportion plus importante de logements vacants (8,5%, cf. Figure 21).

39 - Source : En 25 ans, les disparités territoriales de revenu se sont accentuées en Normandie, INSEE Analyses Normandie n°73, décembre 2019.
40 - Source principale de cette partie : Audition de M. Jean-Claude GUICHENEY, Chargé de mission auprès de la Commission « Vie sociale, Culture et Citoyenneté » du CESER de Nouvelle-Aquitaine. Les éléments statistiques cités dans cette partie sont issus des recensements de la population opérés par l'INSEE.

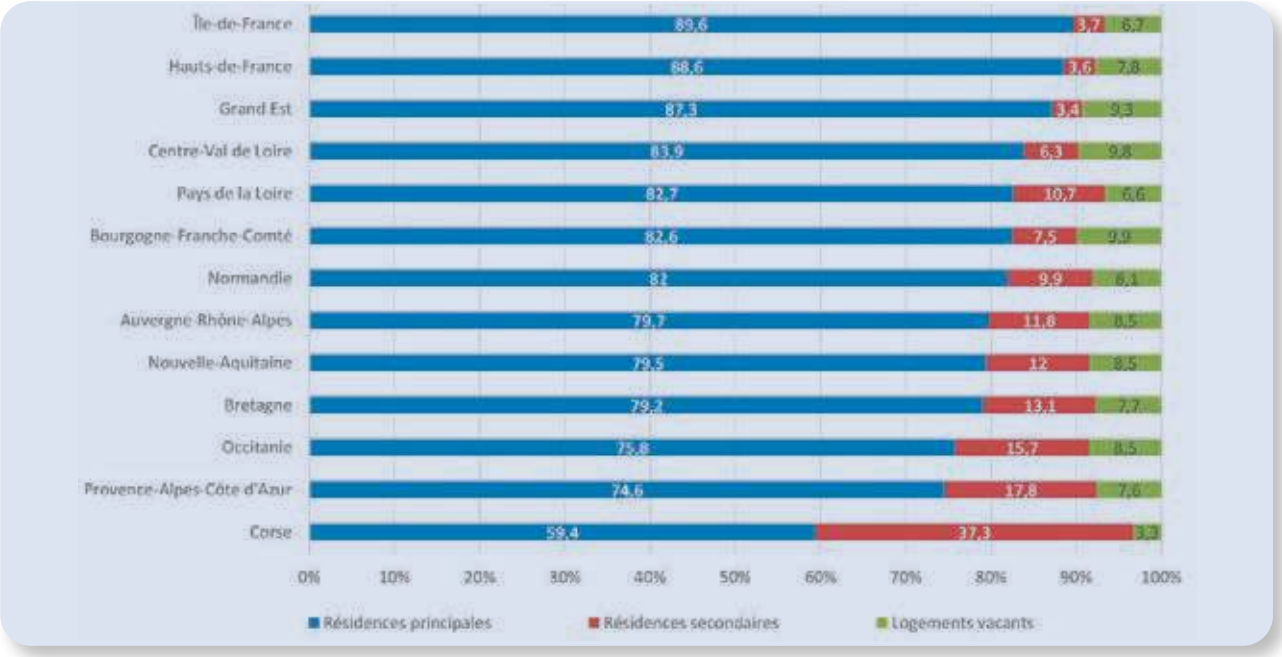


Figure 21 : Structure du parc de logements en 2016 par région de France métropolitaine (Source : INSEE, RP)

Sur la période récente (2010-2015), les régions atlantiques suivent des trajectoires globalement similaires aux moyennes métropolitaines pour ce qui est de la progression des résidences principales et secondaires, mais se distinguent pour la **progression des logements vacants** (+21% en moyenne sur la façade, contre +18,5% en France métropolitaine). Cette progression est particulièrement marquée en Normandie (+30,2%).

En France, mais encore plus particulièrement dans les quatre régions atlantiques, le **mode d'habitat majoritaire est celui de la maison individuelle** : elle représente en moyenne 70,3% des résidences principales de la façade contre 55,3% en France métropolitaine en 2015 (cf. Tableau 1). Cette prédominance se confirme encore actuellement dans l'activité de construction en 2016 : elle représente 42% des logements commencés, contre 28% en France métropolitaine.

La façade atlantique est également caractérisée par une **part plus importante de résidences principales dont les occupants sont propriétaires** : 62,8% en moyenne dans les quatre régions contre 57,7% en France métropolitaine (cf. Tableau 1).

	Part de maisons individuelles (en %)	Part de propriétaires occupants (en%)
Normandie	66,7	58,3
Bretagne	69,9	66,3
Pays de la Loire	71,1	64,3
Nouvelle-Aquitaine	72,0	62,3
Façade atlantique	*70,3*	*62,8*
France métropolitaine	*55,3*	*57,7*

Tableau 1 : Part des maisons individuelles et des propriétaires occupants dans les résidences principales en 2015 dans les régions de la façade atlantique (Source : INSEE, RP)

En matière de logement social, la réponse n'est pas encore à la hauteur des besoins, même si le parc de logements sociaux croit régulièrement. Entre 2014 et 2018, il a augmenté de 7,2 %, pour atteindre le million de logements sur la façade atlantique. L'évolution la plus importante est observée en Nouvelle-Aquitaine (+9,7%). Dans le même temps, le nombre de demandes actives en logement social a augmenté de 6,8 %, pour atteindre le chiffre de 236 700. L'évolution la plus importante est observée en Nouvelle-Aquitaine (+13,9%). En 2018, le ratio entre les demandes actives et l'offre de parc social est de 23,6% sur la façade, contre 28,4% au plan national (cf. Figure 22). La Nouvelle-Aquitaine se distingue des trois autres régions par un ratio particulièrement élevé : 30,4%. Cette inadaptation est à la fois quantitative et qualitative : on note un écart entre la nature de l'offre, majoritairement des logements de type T3 et T4, et de la demande, majoritairement de type T1 et T2.

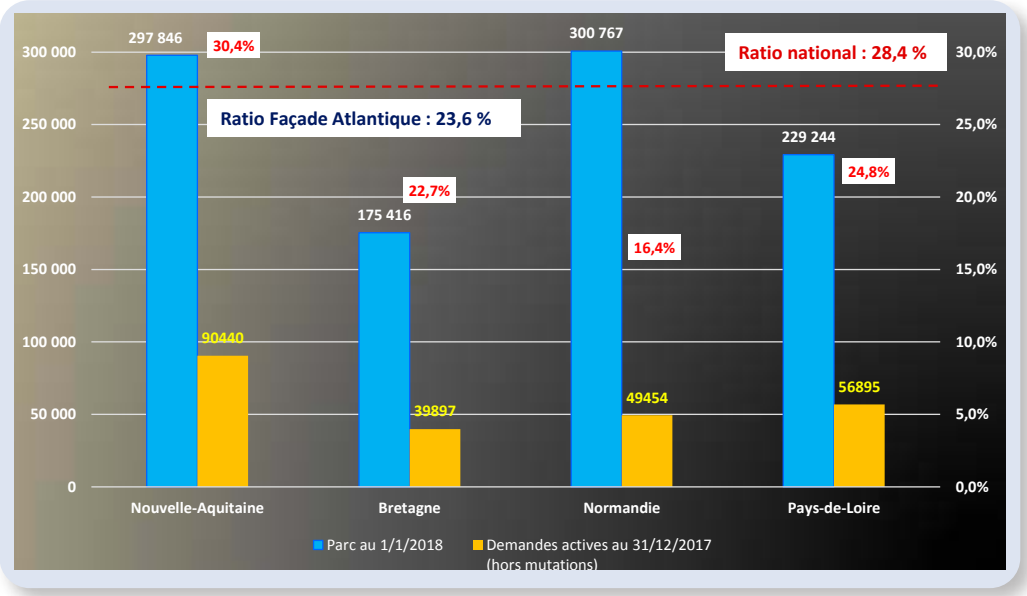


Figure 22 : Ratio entre les demandes actives et l'offre de parc social en 2018 dans les régions de la façade atlantique (Source : INSEE, RP)

Enfin, **les situations de vulnérabilité énergétique**[41] **dans le logement doivent être prises en compte**. Sur la façade atlantique, 965 000 ménages se trouvaient dans ces situations en 2015. Prise dans sa globalité, la façade présente un taux de vulnérabilité énergétique proche de la moyenne française (13,2% contre 13,4% au plan national). Mais d'assez nettes différences existent entre régions : la Normandie se démarque par un taux plus important (15,9%) et les Pays de la Loire par un taux plus faible (11%).

Au-delà de ces grandes tendances qui se dégagent à l'échelle régionale, **l'échelle locale reste la plus pertinente pour appréhender les enjeux liés au logement**, car les situations sont très hétérogènes entre les territoires.

> ...mais de fortes disparités apparaissent à l'échelle locale[42]

Dans son rapport « Regards sur les territoires » de 2017, l'Observatoire des territoires note que « *la géographie du parc de logements traduit de nombreuses lignes de structuration du territoire national. Elle témoigne des parcours résidentiels de nombreux Français (le locatif dans les centres urbains, la propriété occupante en périphérie), de l'histoire de certains territoires (la surreprésentation du logement social dans les régions industrielles) mais également de l'opposition entre des espaces en stagnation, voire en décroissance, où la vacance est importante, et des espaces attractifs à divers titres (littoraux en forte croissance démographique, espaces ruraux dotés d'aménités naturelles pour les résidences secondaires)* ».

Les régions de la façade atlantique n'échappent pas à cette analyse. Les **résidences secondaires** se concentrent ainsi dans les **espaces présentant des aménités naturelles** et un attrait pour le tourisme : les zones littorales d'une manière générale, mais également certains territoires intérieurs comme le Centre-Bretagne, la Corrèze, la Dordogne ou la Creuse. La **vacance** affecte quant à elle principalement les **petits pôles urbains, et certains espaces ruraux fragilisés** dans le sud de la Normandie, le nord des Pays de la Loire, le nord et l'est de la Nouvelle-Aquitaine (cf. Figure 23).

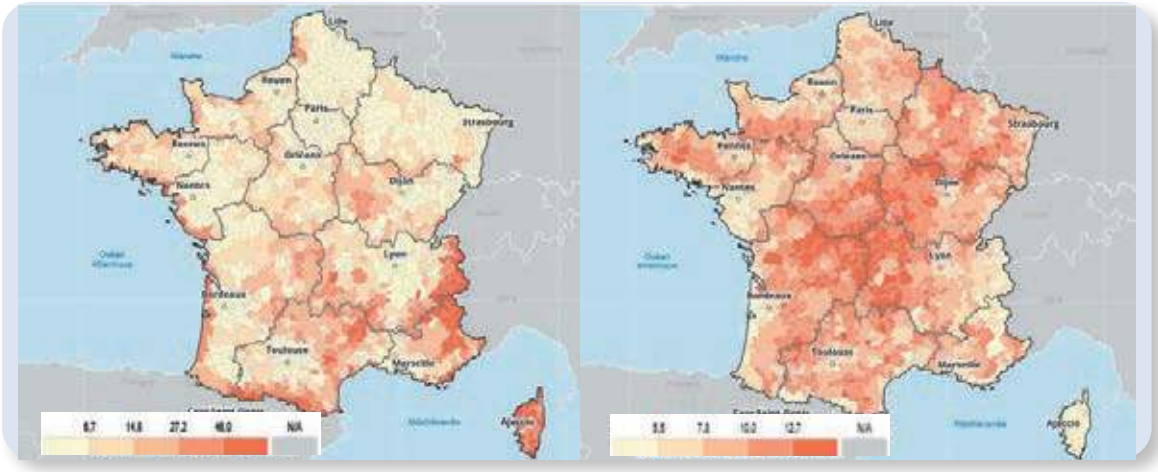


Figure 23 : Part des résidences secondaires (à gauche) et des logements vacants (à droite) en % par EPCI de France métropolitaine en 2016 (Source : INSEE, RP)

41 - *Un ménage est dit dans une telle situation si son taux d'effort énergétique est supérieur à un certain seuil. Ce seuil correspond au double de la médiane des taux d'effort observés en France métropolitaine l'année considérée (Source : INSEE).*

42 - *Source principale de cette partie : Le parc de logements, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017.*

La **géographie de la construction** a tendance à renforcer ces contrastes. L'indice de construction est ainsi **particulièrement élevé** – supérieur à 10 nouveaux logements pour 1 000 habitants – dans la plupart des **intercommunalités du littoral atlantique et autour des métropoles** de Rennes, Nantes et Bordeaux. Cette dynamique est à relier à la croissance démographique de ces territoires (cf. I.1), ainsi qu'au phénomène de desserrement des ménages. À l'inverse, l'indice de construction est **plutôt faible** - inférieur à 4 nouveaux logements pour 1 000 habitants - dans la majeure partie des intercommunalités situées dans la Creuse et la Corrèze, à l'intérieur de la Bretagne, en Sarthe, en Mayenne et dans l'Orne (cf. Figure 24).

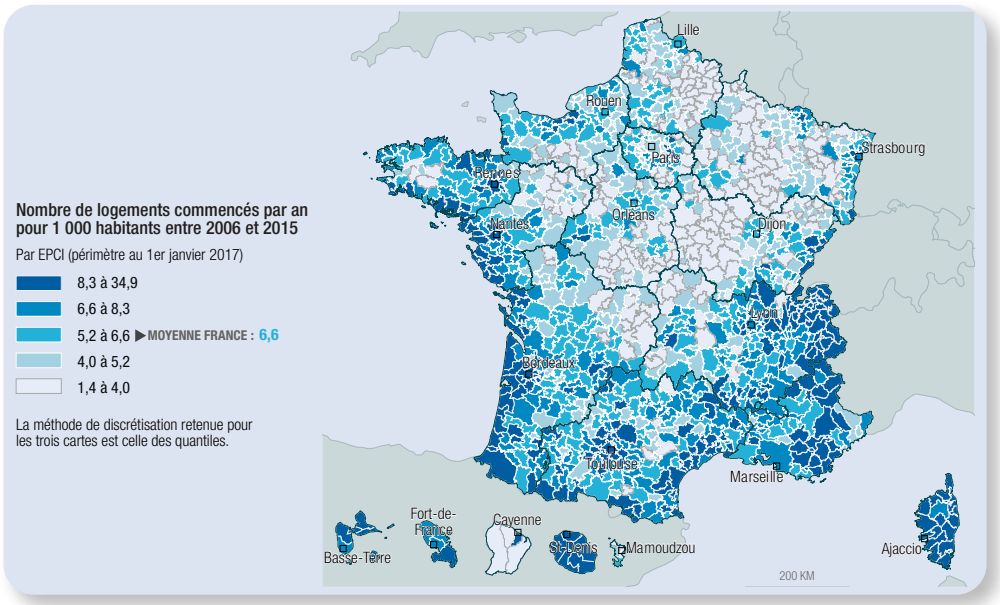
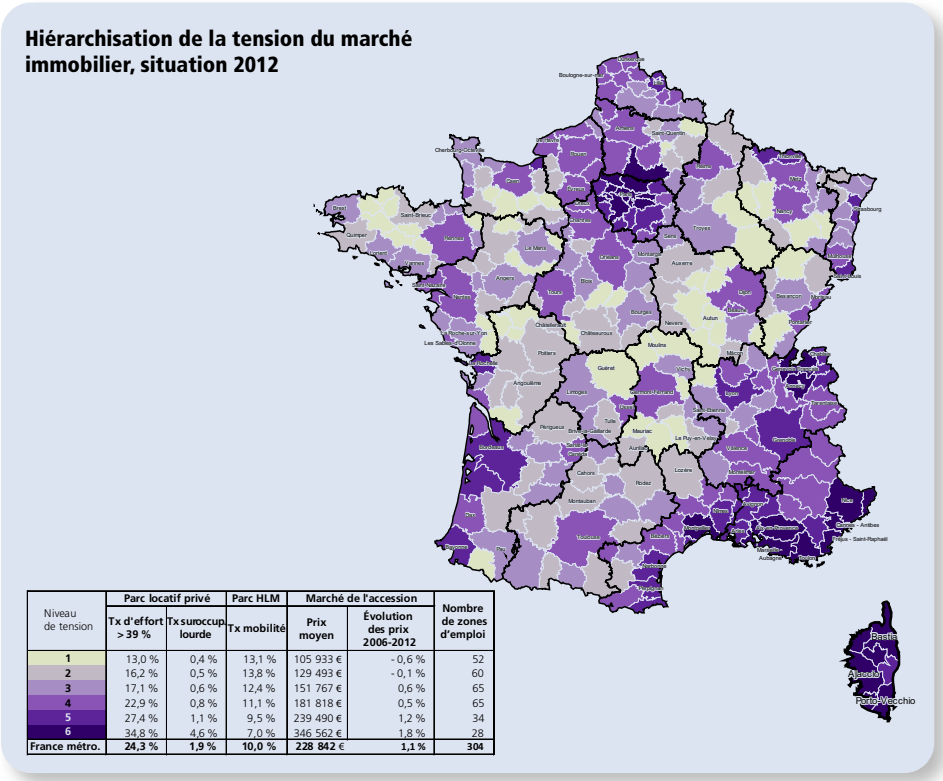


Figure 24 : Indice de construction par EPCI entre 2006 et 2015 (Sources : Sit@del2, 2006 - 2015 ; Insee, RP 2008 et 2013 - Traitements du bureau de l'observation des territoires, Réalisation : CGET, 2017)

Si la construction de logements neufs permet de réduire les difficultés d'accès au parc de logements dans les espaces où le marché immobilier est tendu, des situations de tension perdurent néanmoins. L'Agence nationale de l'habitat (ANAH) publie régulièrement un **indicateur de tension du marché du logement** qui hiérarchise les zones d'emploi selon le niveau et l'évolution des prix d'acquisition des logements, mais également selon les difficultés rencontrées par les ménages pour se loger ou pour assurer leur parcours résidentiel. Les **zones littorales et autour des métropoles** apparaissent comme les plus tendues (cf. Figure 25).



Niveau de tension	Parc locatif privé		Parc HLM	Marché de l'accession		Nombre de zones d'emploi
	Tx d'effort > 39 %	Tx suroccup. lourde	Tx mobilité	Prix moyen	Évolution des prix 2006-2012	
1	13,0 %	0,4 %	13,1 %	105 933 €	- 0,6 %	52
2	16,2 %	0,5 %	13,8 %	129 493 €	- 0,1 %	60
3	17,1 %	0,6 %	12,4 %	151 767 €	0,6 %	65
4	22,9 %	0,8 %	11,1 %	181 818 €	0,5 %	65
5	27,4 %	1,1 %	9,5 %	239 490 €	1,2 %	34
6	34,8 %	4,6 %	7,0 %	346 562 €	1,8 %	28
France métro.	24,3 %	1,9 %	10,0 %	228 842 €	1,1 %	304

Figure 25 : Hiérarchisation de la tension du marché immobilier en 2012 par zone d'emploi de France métropolitaine (Source : Mémento de l'habitat privé, ANAH, 2014)

I.2.3. Santé : des situations variables selon les régions mais surtout selon les territoires[43]

> Un gradient Nord-Sud des indicateurs de mortalité

Avec une espérance de vie parmi les plus élevées d'Europe, les français sont globalement jugés en bonne santé dans les comparaisons internationales. Cependant, lorsque l'on considère le taux de mortalité prématurée, la France se trouve nettement moins bien classée par rapport à certains de ses voisins européens[44].

Un certain nombre de considérations sanitaires nationales se vérifient sur la façade atlantique. L'**espérance de vie** continue de progresser en France mais à un rythme moins soutenu qu'auparavant. On observe une **réduction de la mortalité** toutes causes confondues, de la mortalité prématurée (avant 65 ans) et une augmentation de la durée de vie des personnes souffrant de **maladies chroniques**. Les cancers et les maladies cardio-vasculaires sont les deux premières causes de décès. La fréquence des maladies chroniques augmente : leur prévalence est importante et en forte hausse (16 % des Français sont en Affection de Longue Durée en 2015, soit 2 fois plus que dans les années 1990), tout comme les situations de multimorbidité (co-occurrence de plusieurs maladies chroniques). On observe également une fréquence importante et en augmentation des **troubles mentaux**.

D'une manière générale, les indicateurs de mortalité générale et prématurée suivent un **gradient Nord-Sud** : ils sont plus favorables au sud de la France. Les taux standardisés de mortalité générale, prématurée[45] et par cancers sont supérieurs à la moyenne nationale métropolitaine en Bretagne et Normandie, et inférieurs à cette valeur (ou non significativement différents) en Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine (cf. Figure 26).

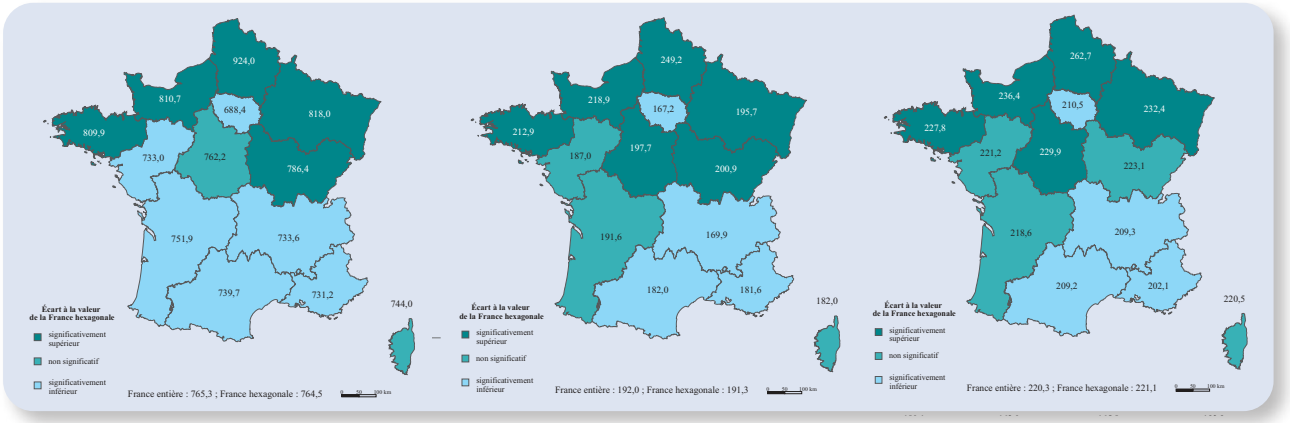


Figure 26 : Taux standardisés de mortalité générale (à gauche), prématurée (au milieu) et par cancers (à droite) en 2010-2012 pour 100 000 habitants par région de France métropolitaine (Sources : Inserm CépiDc, Insee - Exploitation Fnors - SCORE-Santé)

L'échelle régionale reste néanmoins insuffisante pour rendre compte des disparités sociales et territoriales de santé.

> … mais surtout de fortes inégalités sociales et territoriales de santé

Les **inégalités sociales** de santé restent importantes en France : les hommes les plus modestes ont une espérance de vie diminuée de 13 ans par rapport aux hommes les plus aisés et l'écart est de 8 années pour les femmes[46]. Les facteurs de fragilité sociale pouvant influencer l'état de santé des populations sont multiples (chômage, pauvreté, etc.). Les inégalités de santé sont donc en partie à relier aux inégalités de niveaux de vie (cf. partie I.2.1). A titre d'exemple, selon le territoire d'observation en Pays de la Loire, la mortalité prématurée évitable varie de 9 % à +47 % par rapport à la moyenne nationale. Une analyse menée à l'échelle des pays en Bretagne a montré un gradient de mortalité Est/Ouest.

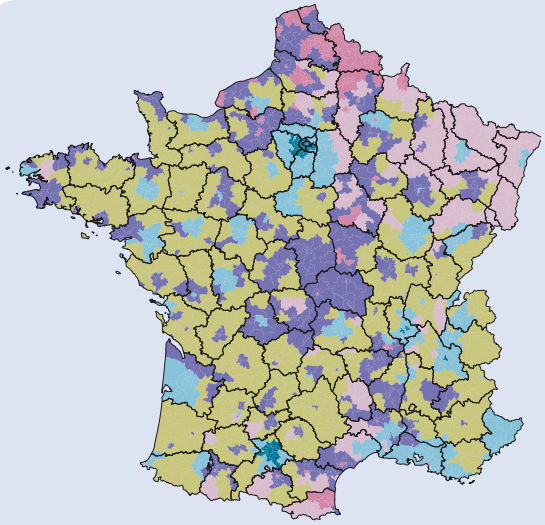
Une **typologie cantonale des inégalités socio-sanitaires** a ainsi été élaborée à l'échelle nationale, pour donner une image synthétique de la France tout en situant les territoires les uns par rapport aux autres : 8 classes de territoires ont été déterminées sur des indicateurs sociaux et de mortalité. La façade atlantique est concernée par les classes B, C, D, E, F (cf. Figure 27).

43 - Sources principales de cette partie : Audition croisée des directions des quatre Observatoires Régionaux de la Santé (ORS) de Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, le 29 mars 2019 et La France des régions 2016, approche socio-sanitaire, Fnors - SCORE-Santé.

44 - Source : Baromètre de la cohésion des territoires, CGET, 2018.

45 - Le taux brut de mortalité est le rapport du nombre de décès de l'année à la population totale moyenne de l'année. Pour comparer la mortalité dans des populations différentes, on ne peut utiliser le taux brut de mortalité car il ne tient pas compte des différences de structure d'âge de ces populations. Pour éliminer cet effet de l'âge, on utilise des taux standardisés. Le taux de mortalité prématurée est le nombre de décès, au cours de l'année, d'individus âgés de moins de 65 ans, rapporté à la population totale des moins de 65 ans, de la même année.

46- Source : L'état de santé de la population en France, Rapport 2017, DREES – Santé Publique France.



Classe B - Cantons urbains avec une situation sociale favorable, une mortalité inférieure à la moyenne nationale, excepté pour le cancer de la trachée, des bronches et du poumon chez les femmes.

Classe C - Cantons à dominante rurale avec une population relativement âgée, une situation sociale plutôt favorable et une mortalité proche de la moyenne nationale.

Classe D - Cantons à dominante rurale ou comprenant de petites villes avec une population plus âgée que la moyenne nationale, une situation sociale moins favorable que les cantons des classes précédentes et une mortatlité plus importante.

Classe E - Cantons à dominante rurale ou comprenant de petites villes avec une situation sociale moins favorable que la classe D, avec néanmoins des taux moindres d'allocataires de prestations sociales et une mortalité plus importante que la moyenne nationale, notamment pour les principales pathologies pour lesquelles la consommation de tabac est un facteur de risque important (bronchopneumopathies chroniques obstructives (BPCO), cancers de la trachée, des bronches et du poumon, cardiopathies ischémiques).

Classe F - Cantons principalement situés dans des zones industrielles avec la situation sociale et la mortalité la plus défavorable de Métropole.

Figure 27 : Typologie cantonale des inégalités socio- sanitaires en France métropolitaine (Source : DREES – Santé Publique France)

Les inégalités de santé sont également **territoriales**, géographiques, dans la mesure où l'**accès à une offre de soins de proximité** est un des déterminants de santé (même s'il arrive après les autres déterminants socio-économiques et environnementaux en termes d'importance). En 2018, les Français ont accès, en moyenne, à 3,93 consultations par an par habitant chez un médecin généraliste, exerçant dans une commune à moins de 20 minutes en voiture de leur lieu de résidence. Ce nombre de consultations par an et par habitant, appelé indicateur d'accessibilité potentielle localisée (APL), permet de rendre compte de l'accessibilité de la population aux médecins généralistes. De ce point de vue, la situation des territoires de la façade atlantique est très variable : les littoraux et les territoires métropolitains apparaissent ainsi bien dotés, tandis que certains territoires peu denses apparaissent très défavorisés (cf. Figure 28)[47].

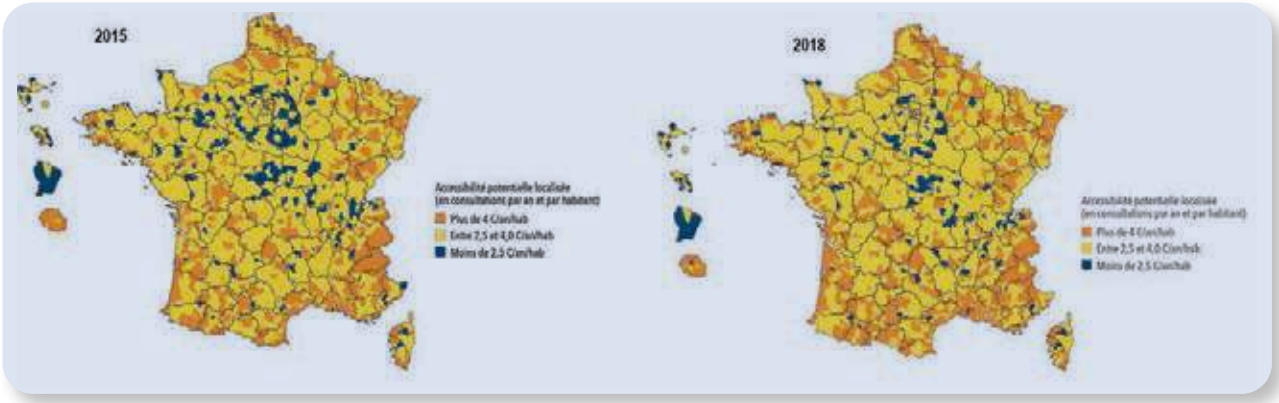


Figure 28 : Accessibilité potentielle localisée moyenne aux médecins généralistes à l'échelle du territoire de vie-santé[48] en 2015 et en 2018 (en consultations par an et par habitant) (Sources : SNIIRAM 2015-2018 (CNAM), distancier Metric 2015-2019, RP INSEE 2013-2016, calculs DREES)

Entre 2015 et 2018, le nombre de ces territoires a eu tendance à augmenter. La Normandie, dont seulement 1,5 % de la population vivait en zone sous-dense du point de médical en 2015, en compte désormais 5,3 %. En Pays de la Loire, ce taux est passé de 1,9% à 4,6%.

Ces différentiels d'accessibilité sont avant tout liés à la démographie médicale. Celle-ci est préoccupante au plan national avec une diminution des effectifs des libéraux depuis 2012, et un vieillissement des professionnels. Ce constat se vérifie particulièrement dans certains territoires de la façade atlantique. La part des médecins généralistes de plus de 55 ans est en général plus importante dans les départements « intérieurs » de ces régions. La Creuse, le Lot-et-Garonne et l'Orne figurent parmi les neuf départements où ces taux sont les plus élevés de France : il avoisine ou dépasse les 60% (cf. Figure 29). Ces indicateurs ont de plus tendance à s'aggraver ces dernières années[49].

47 - Source : En 2018, les territoires sous-dotés en médecins généralistes concernent près de 6 % de la population, DREES, Etudes et résultats n°1144, février 2020.

48 - Le « territoire de vie-santé » est un agrégat de communes autour d'un pôle d'équipements et de services, constitué selon une logique proche du découpage en « bassins de vie » de l'Insee.

49 - Source : Déserts médicaux : le défi du vieillissement des médecins, article paru dans La Gazette des Communes le 18/12/19.

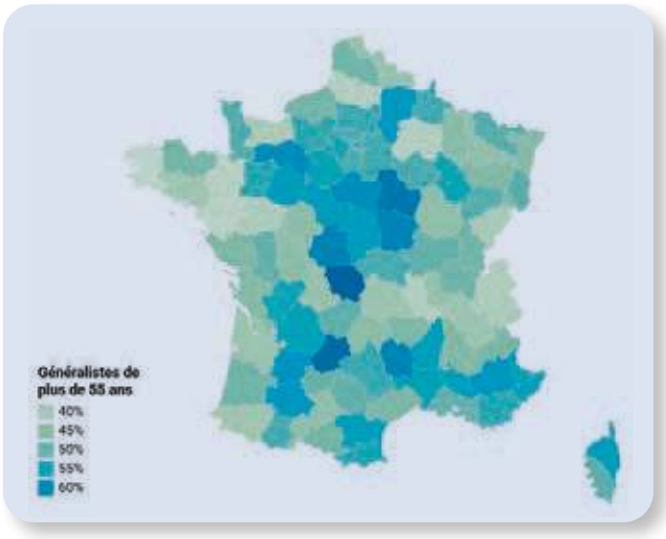


Figure 29 : Part de médecins généralistes de plus de 55 ans sur le nombre total de généralistes par département de France métropolitaine en 2018 (Carte : La Gazette des communes, Source : RPPS, Drees)

> Santé et environnement : quelques facteurs marquants sur la façade atlantique

L'environnement est l'un des éléments de contexte global qui déterminent la santé des individus et des populations. De ce point de vue, les territoires et régions de la façade atlantique partagent quelques enjeux communs. L'ex-Limousin, 4 des 5 départements des Pays de la Loire, la Bretagne, et l'Ouest de la Normandie présentent des **sols naturellement riches en radon** (cf. Figure 30). Ce gaz provient de la transformation d'éléments radioactifs présents dans les roches granitiques et volcaniques. D'après les évaluations conduites en France, le radon serait la **seconde cause de cancer du poumon**, après le tabac et devant l'amiante : sur les 30 000 décès constatés chaque année, 3 000 lui seraient attribuables[50]. Le risque pour la santé résulte pour l'essentiel de sa présence dans l'air intérieur des bâtiments et habitations.

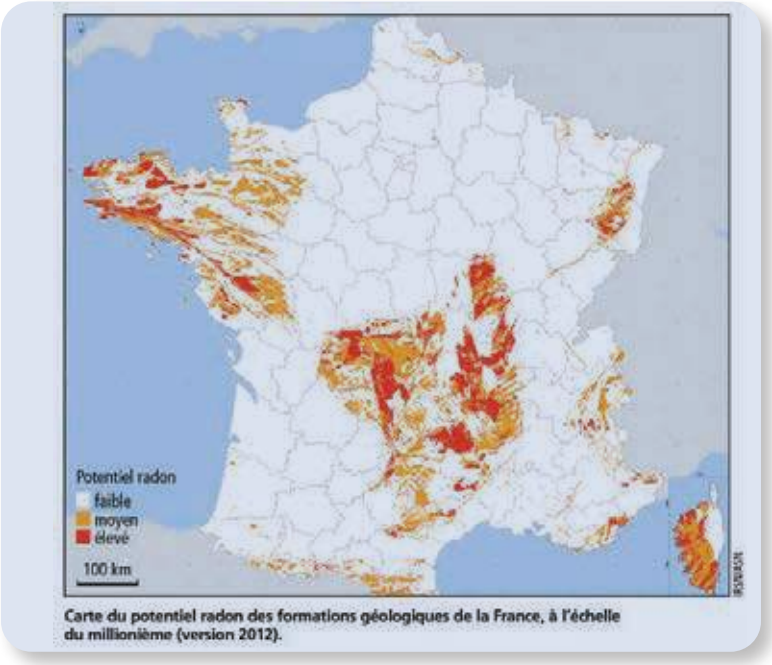


Figure 30 : Carte du potentiel radon des formations géologiques de la France métropolitaine, à l'échelle du millionième (Source : IRSN/ASN, 2012)

Par ailleurs, l'activité agricole est très importante dans les quatre régions. Les pressions sur l'environnement liées aux **nitrates et aux produits phytosanitaires** sont globalement fortes, même si les situations sont variables entre les territoires, et sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la santé de la population. Démontrer un lien de causalité entre les usages de produits phytosanitaires et une prévalence de cancers parmi la population est un exercice complexe qui nécessite beaucoup d'études épidémiologiques. Des études sont en cours pour mesurer ces produits dans les autres compartiments environnementaux que l'eau, à savoir l'alimentation et l'air.

50 - Source : https://www.irsn.fr : « Le-risque-radon-dans-les-habitations-en-10-questions »

Quelques spécificités régionales peuvent également être soulignées.
En **Normandie**, l'enjeu de la **qualité de l'air** est particulièrement prégnant : malgré une amélioration depuis les années 2000, des dépassements de certains seuils réglementaires européens persistent notamment pour l'ozone, les particules et pour le dioxyde d'azote[51]. L'**ancienneté du parc de logements** est porteuse de risques d'exposition au plomb et d'insalubrité.
La **Bretagne** présente une **vulnérabilité liée à l'environnement physique** : elle dispose de peu d'eaux souterraines (les eaux superficielles sont plus sensibles aux pressions). Les non-conformités de l'eau potable vis-à-vis des nitrates et des pesticides sont néanmoins en diminution quasi constante depuis 15 ans.
La position de la **Nouvelle-Aquitaine** dans les flux nord-sud de transport routier de marchandises génèrent des problématiques importantes de **qualité de l'air** le long de ces axes. Les **maladies à transmission vectorielle** sont également un risque émergent dans cette région : l'expansion du moustique tigre est particulièrement surveillée car il est implanté dans plusieurs départements.
En **Pays de la Loire**, la situation régionale est globalement favorable concernant l'habitat mais il subsiste d'importantes disparités en matière de **logements anciens** ou potentiellement indignes (plus fréquents en Sarthe et Mayenne).

I.2.4. Accessibilité aux services et équipements d'usage courants : de fortes disparités territoriales

La présence de services et d'équipements d'usages courants sur un territoire et leur accessibilité est l'une des conditions de la qualité de vie des habitants. L'INSEE entretient au niveau national une base permanente des équipements, qui permet notamment de mesurer le nombre de points d'accès et les temps d'accès des habitants à ces services répartis en trois gammes : de proximité, intermédiaire (d'usage courant) et supérieure. Ces services couvrent sept grands domaines : services aux particuliers ; commerces ; enseignement ; santé-social ; transports et déplacements ; sports, loisirs et culture ; tourisme.

Considérées dans leur globalité, les régions de la façade atlantique présentaient en 2013 des **temps d'accès médians** au panier d'équipements de la vie courante[52] **similaires ou supérieurs à la moyenne** nationale de province[53], et une part des habitants accédant au panier de vie courante en 7 min ou moins comprise entre 82 et 89%[54] (cf. Tableau 2).

	Temps d'accès médians au panier d'équipements de la vie courante (en min)	Part des habitants accédant au panier de vie courante en 7 min ou moins (en %)
Bretagne	4,0	88
Normandie	3,9	83
Nouvelle-Aquitaine	3,8	89
Pays de la Loire	3,6	83
France de province	*3,6*	*Nd*

Tableau 2 : Temps d'accès médians au panier d'équipements de la vie courante (en min) et part de la population éloignée de 7 min ou plus de ce panier d'équipements (en %) en 2013 par région de la façade atlantique (Source : INSEE – RP2011, BPE 2013, distancier Metric)

Mais ces valeurs régionales ne doivent pas masquer de **fortes disparités territoriales** (cf. Figure 31). Les temps moyens d'accès aux services d'usage courant **s'allongent considérablement dans les bassins de vie peu denses**, notamment en Centre-Bretagne, au Nord et à l'Est de la Nouvelle-Aquitaine et dans de nombreux territoires situés aux franges régionales.

Les disparités territoriales sont moindres en Normandie : même si 93% des communes sont peu ou très peu denses, les différences de temps d'accès entre les communes les moins denses et les communes les plus denses sont les plus faibles de province. Ceci est dû à un **maillage fin du territoire par les petites villes et bourgs ruraux et l'absence de reliefs montagneux**[55]. Cette caractéristique se retrouve partiellement en Bretagne[56] et en Pays de la Loire : les communes peu denses sont moins souvent en dehors de l'influence des villes.

51 - Source : Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air en Normandie 2017-2021, Atmo-Normandie, 2017.
52 - Les équipements suivants sont pris en compte : banque caisse d'épargne, écoles de conduite, coiffure, restaurant, police, gendarmerie, bureau de poste, relais poste, agence postale, supermarché, boulangerie, librairie, papeterie journaux, station-service, épicerie, supérette, collège, école maternelle, école élémentaire, médecin omnipraticien, chirurgien-dentiste, infirmier, pharmacie, laboratoire d'analyses médicales, service d'aide aux personnes âgées, garde d'enfants d'âge préscolaire.
53 - Source : L'accessibilité aux services de la vie courante : un temps d'accès lié à la densité de population, INSEE Analyses Nouvelle-Aquitaine n°2, janvier 2016.
54 - Source : Des Ligériens plus présents dans les zones peu denses mais un accès aisé aux services, INSEE Analyses Pays de la Loire n°26, janvier 2016.
55 - Source : À la campagne comme à la ville, les Normands ne sont jamais très éloignés des équipements, INSEE Analyses Normandie n°1, janvier 2016.
56 - Source : Un temps d'accès aux équipements et services plus court pour les communes bretonnes les plus denses, INSEE Analyses Bretagne n°31, janvier 2016.

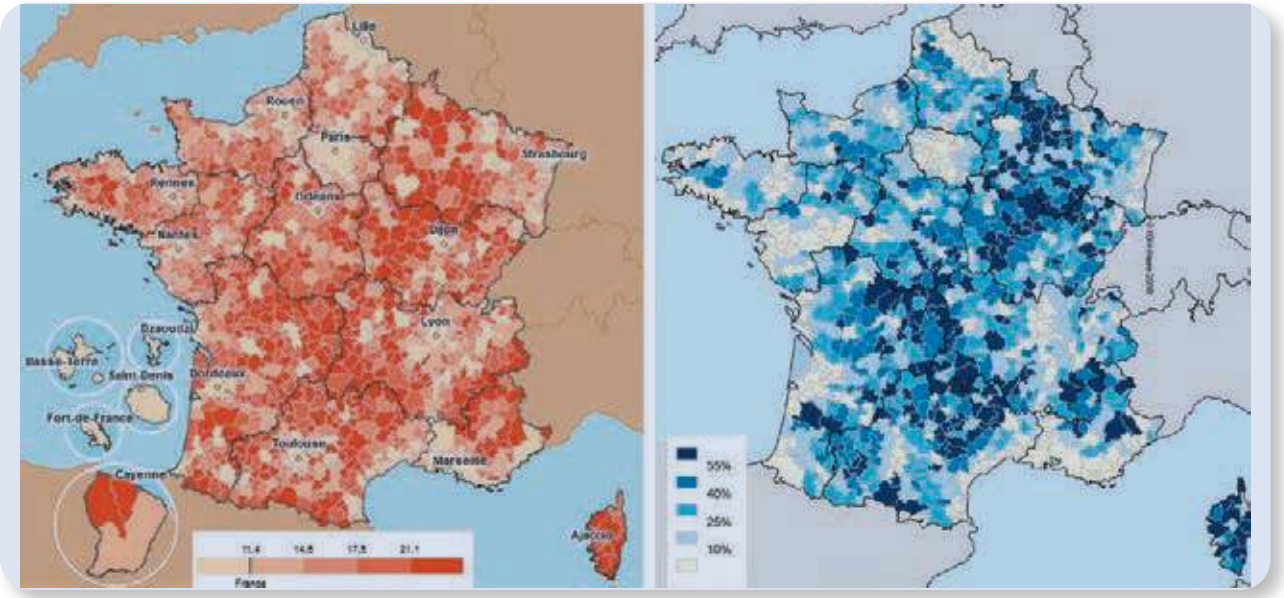


Figure 31 : Temps moyen d'accès aux services d'usage courant au plus près du domicile en minutes en 2014 par bassin de vie (à gauche) et part de la population éloignée de 7 min ou plus de ce panier d'équipements (à droite) (Source : INSEE - BPE 2014 - distancier Metric)

Il est également intéressant d'analyser l'**évolution dans le temps** du taux d'implantation de ces services par rapport à la population (nombre de points d'accès pour 100 000 habitants). En 2017, pour les services de proximité, ces taux sont plus bas que la moyenne française en Normandie, Bretagne et Pays de la Loire, seule la Nouvelle-Aquitaine possède un taux plus favorable (les régions du Sud présentent un avantage historique). Sur la période 2012-2017, ces taux progressent, mais plus faiblement qu'à l'échelle nationale (cf. Tableau 3).

	Taux d'implantation en 2017	Evolution du taux d'implantation entre 2012 et 2017
Pays de la Loire	1 866	123
Normandie	1 938	196
Bretagne	1 972	80
Nouvelle-Aquitaine	2 478	191
France	*2 344*	*262*

Tableau 3 : Taux d'implantation de services de proximité en 2017 par région de la façade atlantique (en nombre de points d'accès pour 100 000 habitants) et évolution entre 2012 et 2017 (Source : Insee, BPE 2017, RP 2015)

Des analyses menées à l'échelle locale en Pays de la Loire[57] et Nouvelle-Aquitaine[58] montrent que la **croissance des services de proximité accompagne la croissance démographique**. Les progressions les plus importantes sont observées en Loire-Atlantique, en Gironde, et d'une manière générale dans les territoires littoraux : résidents, mais aussi touristes stimulent l'offre de services.

L'approche de l'accessibilité des services par le nombre de points d'accès ou les temps d'accès présente l'intérêt de pouvoir comparer les territoires mais n'est que parcellaire : d'autres dimensions entrent en compte (freins psychologiques à la mobilité, connaissance du service, délais d'attente et plages horaires d'ouverture, modes d'accès physiques et numériques, facilités d'accès, coût global, qualité).

I.2.5. Offres et pratiques culturelles et sportives, dynamiques associatives : des composantes importantes de la qualité de vie sur la façade atlantique

La culture, le sport et l'engagement associatif sont vecteurs de liens sociaux et contribuent à « faire société ». Ils participent donc à la qualité de vie et à l'attractivité des territoires.

En matière d'**offre culturelle, la Normandie et la Nouvelle-Aquitaine** se distinguent par des nombres d'équipements pour 10 000 habitants supérieurs à la moyenne nationale : elles se placent respectivement aux 4ème et 6ème rangs des régions. En matière d'**équipements sportifs, les Pays de la Loire** se situent en 1ère position au plan national. En ce qui concerne les **pratiques sportives**, la **Bretagne, les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine** figurent parmi les quatre premières régions en nombre de licenciés pour 100 habitants (cf. Tableau 4).

57 - Source : Davantage de services à la population mais toujours moins qu'au niveau national, INSEE Flash Pays de la Loire n°85, septembre 2018.
58 - Source : Résidents, mais aussi touristes stimulent l'offre de services, INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine n°40, septembre 2018.

	Equipements culturels de la gamme supérieure[59] pour 10 000 habitants	Equipements sportifs de la gamme intermédiaire[60] pour 10 000 habitants	Licenciés sportifs pour 100 habitants
Normandie	**0,73**	2,79	21,9
Bretagne	0,63	3,39	**29,8**
Pays de la Loire	0,61	**4,47**	**29,5**
Nouvelle-Aquitaine	**0,72**	3,4	26
France	*0,66*	*3,07*	*24,1*

Tableau 4 : Nombre d'équipements culturels de la gamme supérieure et d'équipements sportifs de la gamme intermédiaire en 2017 et de licenciés sportifs en 2015 par région de la façade atlantique (Source : Insee, BPE 2017, Recensement des licences et clubs sportifs / Injep - Meos, 2015)

L'observation de ces trois indicateurs **à l'échelle des bassins de vie** fait apparaître une **mosaïque de situations**. Les territoires les plus fragilisés vis-à-vis de l'un ou l'autre des paramètres analysés jusqu'à présent (démographie, niveaux de vie, logement, santé) n'apparaissent pas nécessairement moins bien pourvus du point de vue des équipements et pratiques culturels et sportifs (cf. Figure 32).

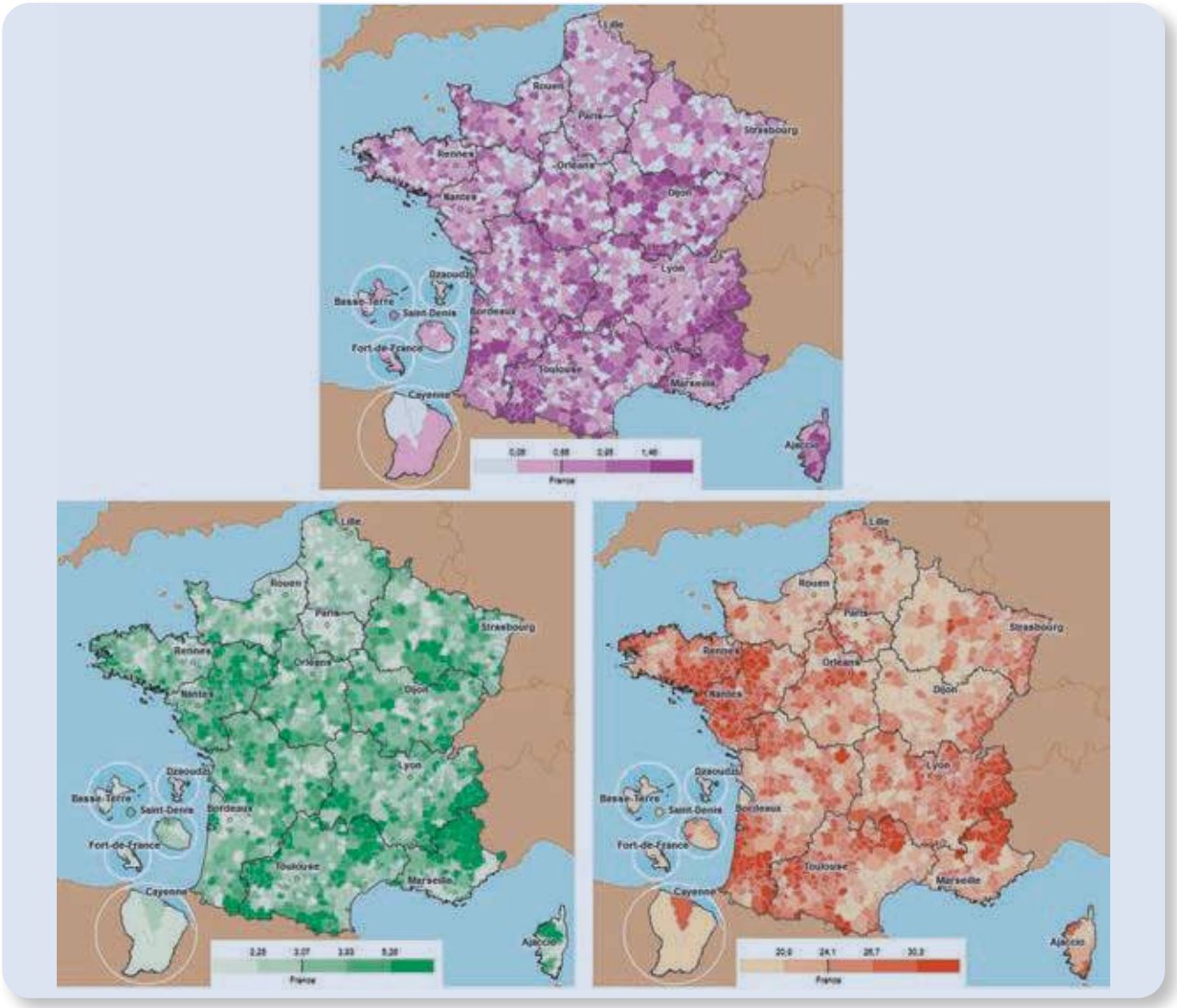


Figure 32 : Nombre d'équipements culturels de la gamme supérieure (en haut) et d'équipements sportifs de la gamme intermédiaire (à gauche) en 2017 et de licenciés sportifs en 2015 (à droite) par bassins de vie (Source : Insee, BPE 2017, Recensement des licences et clubs sportifs / Injep - Meos, 2015)

Les **associations** sont un autre vecteur très important d'engagement des citoyens dans la vie des territoires. Elles jouent un rôle social, culturel et démocratique.
Le **nombre de bénévoles actifs** (définis par l'exercice d'une permanence dans une association au moins une fois par semaine) constitue un indicateur de l'implication des habitants. A l'échelle régionale, les régions Nouvelle-Aquitaine et Bretagne présentent des taux d'engagement supérieurs à la moyenne nationale, qui est de 8,8%. La Nouvelle-Aquitaine se positionne ainsi à la quatrième place des régions françaises. La fréquentation des associations est fréquemment plus forte dans les espaces de faible densité démographique probablement parce que, dans

59 - *Théâtres, cinémas et musées.*
60 - *Salles de sport spécialisées, bassins de natation, structures d'athlétisme et pistes de roller, skate, vélo bicross ou freestyle.*

ces zones de résidence, l'activité associative permet de pallier l'insuffisance de l'offre publique ou marchande de certains services, notamment ceux de nature récréative[61]. Le cas de la Creuse illustre cette hypothèse (cf. Figure 33).

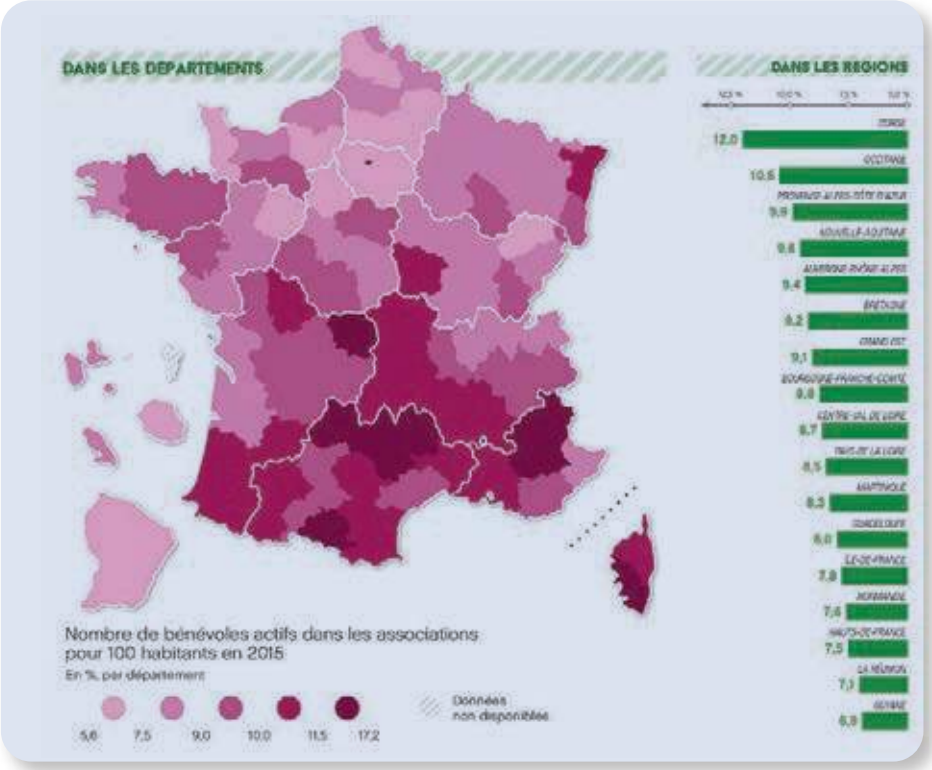


Figure 33 : Nombre de bénévoles actifs dans les associations, par département, pour 100 habitants en 2015 (Sources : Associations Recherches et Solidarités, Essentiels de la vie associative dans les départements - Réalisation : CGET, 2018)

Le **nombre annuel de créations** d'associations est un autre indicateur intéressant à analyser. La géographie obtenue pour cet indicateur (cf. Figure 34) est relativement proche de la précédente. Elle illustre le constat, déjà ancien selon Recherches et Solidarités, d'une densité de créations croissante en direction du sud de la France. La Bretagne, les Pays de la Loire, et la Nouvelle-Aquitaine occupent des positions médianes en la matière. Selon les régions, les situations sont plus (Normandie, Bretagne) ou moins (Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine) homogènes. Recherches et Solidarités précise néanmoins que « *ces différences doivent être lues [...] sans confondre « dynamique de création d'associations » et « dynamisme du tissu associatif »* »[62]. Cet indicateur est notamment insuffisant pour déterminer le nombre d'associations en activité, statistique très délicate à construire. Il doit également être distingué du poids du secteur associatif, relevant notamment de l'économie sociale et solidaire, dans l'emploi sur les territoires (cf. partie I.3.4). En la matière, la Bretagne se situe au 3ème rang national pour la part des effectifs salariés des associations dans l'ensemble du secteur privé en 2018 (10,9%, les trois autres régions se situant à 10,2%, près d'un point au-dessus de la moyenne nationale).

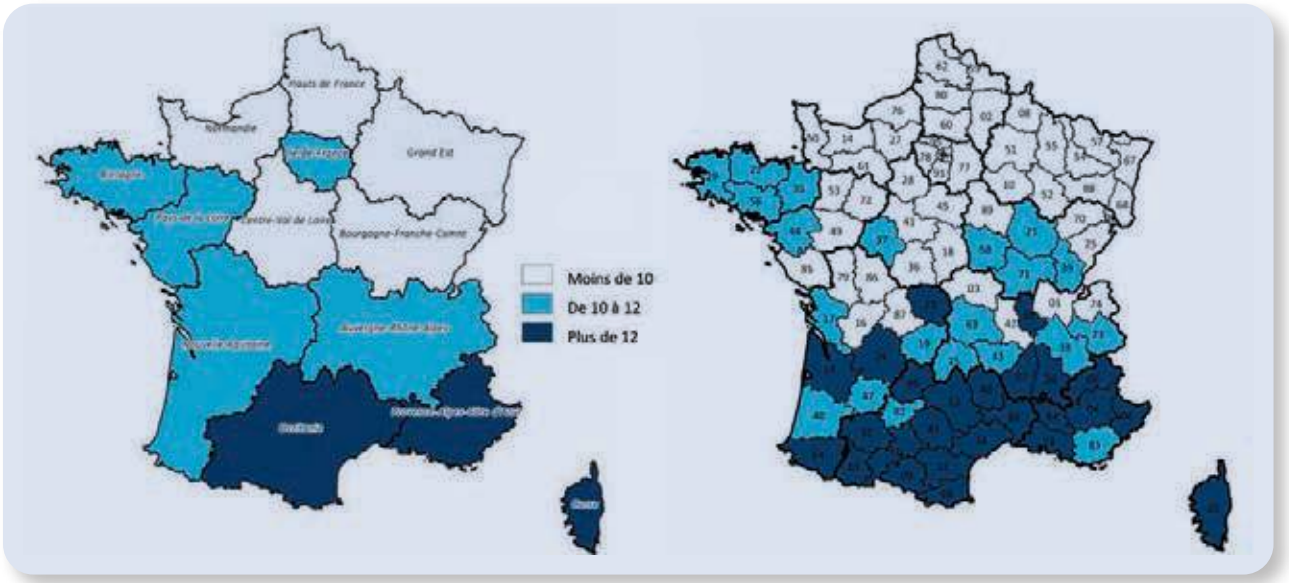


Figure 34 : Nombre annuel de créations d'associations, par région (à gauche) et département (à droite) de France métropolitaine, pour 10 000 habitants en 2018 (Sources : INSEE et Journal officiel Associations - Traitement Recherche & Solidarités)

61 - Source : Baromètre de la cohésion des territoires, CGET, 2018.
62 - Source : La France associative en mouvement – 16ème édition, Recherches et solidarités, septembre 2018.

I.2.6. Des régions et territoires globalement reconnus pour leur qualité de vie[63]

Les différentes composantes des conditions de vie abordées jusqu'ici contribuent parmi d'autres à la qualité de vie des habitants sur un territoire : il s'agit d'une **notion éminemment multidimensionnelle**. Depuis plus d'une décennie, plusieurs approches ont été développées pour **mesurer la qualité de vie** sur un territoire :

- La « Commission sur la mesure des performances économiques et du progrès social », dite « **Commission Stiglitz** » a formulé en 2009 des recommandations dans ce sens ;
- **l'Indice de Développement Humain** (IDH) combine le Produit Intérieur Brut, le niveau de formation et l'espérance de vie. Il est disponible à l'échelle internationale et peut être décliné à l'échelle régionale (l'ex-Région Nord-Pas de Calais avait notamment travaillé à cette déclinaison) ;
- **l'approche par les « capabilités »** développée par l'indien A. Sen, ancrant la vie d'un individu dans son territoire ;
- **le Better Life Index** développé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), outil le plus récent et le plus moderne, dont les données sont disponibles à l'échelle des pays et des régions ;
- **l'Insee** s'est inspiré de cette dernière approche pour proposer une mesure de la qualité de vie adaptée aux données disponibles et aux spécificités françaises.

14 dimensions[64] ont été retenues par l'Insee pour construire un **indicateur synthétique de qualité de vie dans les territoires**. Chaque dimension est qualifiée par plusieurs indicateurs, disponibles au niveau communal (une trentaine au total). L'analyse a été menée à l'échelle de 2677 territoires de vie, correspondant aux bassins de vie, découpés pour ceux de plus de 50 000 habitants. Une typologie en huit classes a été obtenue (cf. Figure 35). Deux types de territoires sont très représentés sur la façade atlantique :

- les territoires « **autours de villes moyennes offrant emplois et des conditions de vie plutôt favorables** », surtout en Bretagne, Pays de la Loire, Normandie, ex-Poitou-Charentes. Ils correspondent à plus de 46% de la population de la façade (contre 10% en France hors façade) ;
- les territoires « **plutôt favorisés, à l'accès aux équipements rapides mais présentant des difficultés socio-économiques** » correspondent à 29% de la population de la façade (contre 24% en France hors façade).

Deux autres types de territoires distinguent également la façade, mais cette fois par leur moindre représentation :

- les territoires « **plutôt denses en situation peu favorable** » correspondent à seulement 6% de la population de la façade (contre 17% en France hors façade) ;
- les territoires « **isolés, peu urbanisés, hors influence des grands pôles** » correspondent à 3% de la population de la façade (contre 5% en France hors façade). Ils concernent surtout l'ex-Limousin.

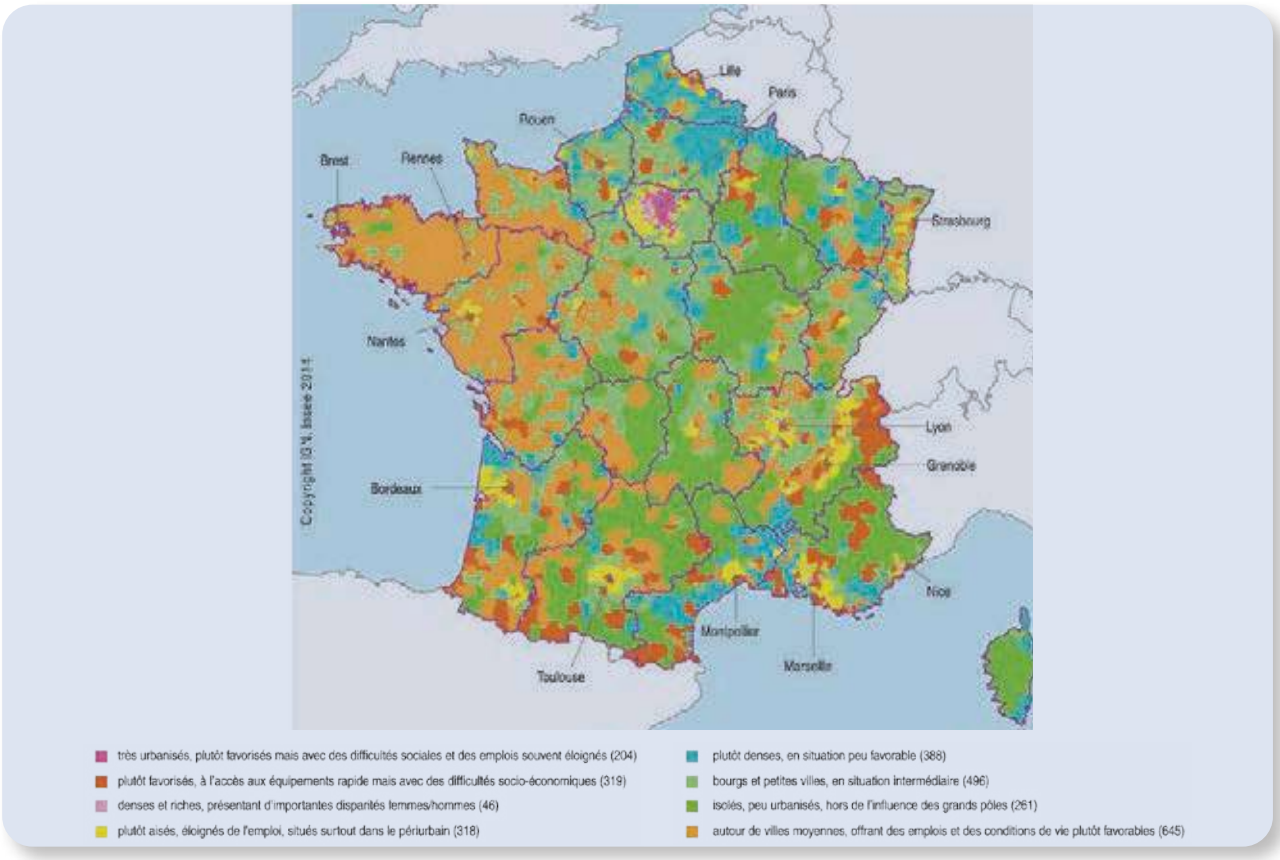


Figure 35 : Typologie de la qualité de vie dans les territoires de vie de France métropolitaine (Source : INSEE, 2014)

63 - *Sources : Audition de M. Gérard Moreau, Chef de la Division Statistiques Régionales et Locales au Département de l'Action Régionale de l'Insee, le 11 janvier 2019, et Une approche de la qualité de vie dans les territoires, Insee Première n°1519, octobre 2014.*

64 - *Accessibilité aux équipements, Culture-sports-loisirs-vie associative, Éducation, Égalité femmes-hommes, Emploi-travail, Environnement, Équilibre travail-vie privée, Logement, Relations sociales, Revenus, Santé, Sécurité, Transports, Vie citoyenne.*

La notion de qualité de vie comporte également une **dimension personnelle et subjective**. En complément de la précédente approche basée sur les situations de vie objectives, l'INSEE a récemment mesuré « la satisfaction dans la vie » exprimée par les personnes. Cette étude[65] montre que ce niveau de satisfaction dépend essentiellement des conditions matérielles dans lesquelles les personnes vivent, mais aussi de multiples autres facteurs, tels que la santé, l'âge, la situation familiale ou la situation d'emploi pour les actifs, et finalement assez peu du type de territoire de résidence.

Enfin, dans un autre registre, les médias publient régulièrement **des classements des régions et des villes « où il fait bon vivre »**, obtenus par sondages ou par combinaison de différents indicateurs. A titre d'exemple, les régions Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine arrivaient en tête des « régions où il fait bon vivre » selon un sondage BVA commandé par la presse régionale en avril 2018. Autre exemple, le journal L'Express publie un palmarès annuel des villes de France « où il fait bon vivre », dans une optique de mobilités professionnelles. Ce classement est basé sur huit critères[66]. Les villes de la façade atlantique y sont régulièrement bien positionnées (cf. Figure 36).

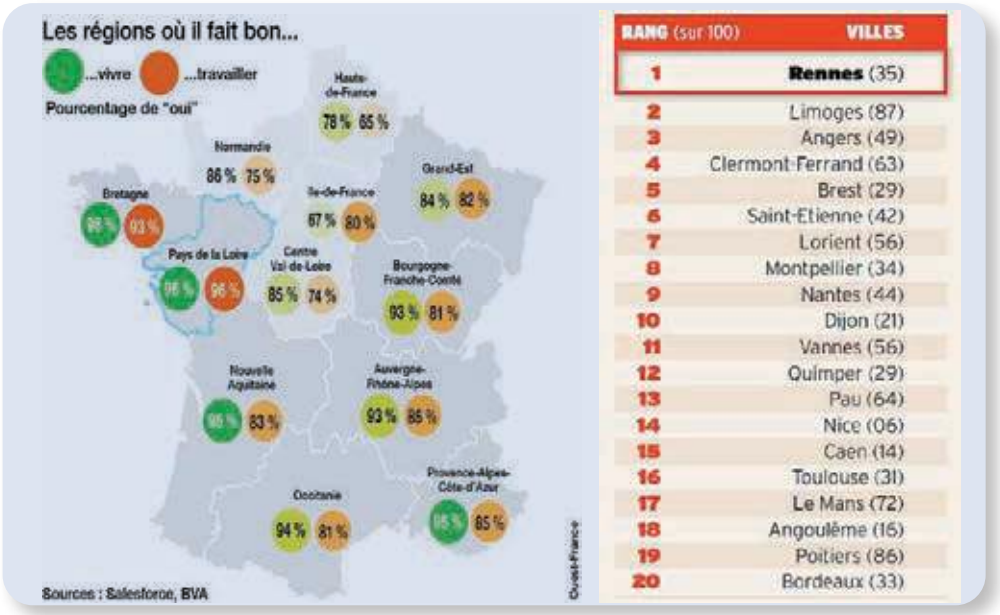


Figure 36 : Classement des régions métropolitaines où il fait bon vivre et travailler en 2018, paru dans Ouest-France Pays de la Loire le 14 avril 20018 (à gauche, Sources : Salesforce, BVA) et Classement 2019 des villes « où il fait bon vivre » établi par le journal L'Express (à droite)

I.2.7. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ?

L'évolution des conditions et de la qualité de vie dans les régions atlantiques exposée jusqu'ici soulève plusieurs questions pour l'avenir : comment contenir, voire réduire les inégalités sociales et territoriales (de niveaux de vie, d'accès au logement, à la santé, aux services, etc.) ? comment favoriser la cohésion sociale et territoriale ? comment répondre aux aspirations sociétales croissantes sur la proximité, la qualité du cadre de vie, l'accès à une offre culturelle, sportive et de loisirs ? comment maintenir la qualité de vie pour laquelle les régions et territoires de la façade atlantique sont globalement reconnus ?

Les CESER de l'Atlantique ont choisi de se focaliser sur deux enjeux majeurs sur la façade : le logement et la santé.

> Logement : de multiples défis à relever dans les prochaines décennies, particulièrement sur la façade atlantique

Les **projections démographiques** (cf. partie I.1.5) et la poursuite du phénomène de desserrement des ménages[67] laissent présager des **besoins croissants** en termes de logement : il est légitime de s'interroger sur la capacité des régions de la façade à répondre à l'ampleur de ces besoins. Le logement s'inscrivant par nature dans un pas de temps long, celle-ci dépendra de la capacité à anticiper les mesures nécessaires. Les **tensions entre l'offre et la demande**, déjà observées dans certains territoires (difficultés d'accès au logement des jeunes – étudiants ou actifs - dans les métropoles, des saisonniers dans les zones touristiques, etc.) risquent encore de se renforcer : comment permettre à toutes les catégories de population de se loger dans ces zones tendues ? comment favoriser la mixité sociale dans ces conditions ? Il faut souligner à ce sujet que dans le projet de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de Bretagne, adopté en novembre 2019, figure l'objectif de parvenir dans tous les territoires à un parc de 30% de logement social ou abordable.

65 - Le niveau de satisfaction dans la vie dépend peu du type de territoire de résidence, INSEE Focus n°139, 2019.
66 - Huit critères principaux : cadre de vie, accès à la culture et aux loisirs, éducation, transports en commun, offre de soins de qualité, sécurité, environnement, prix de l'immobilier.
67 - C'est-à-dire la réduction du nombre de personnes par ménages. A titre d'illustration, sur la période 2010-2015, le nombre de ménages a augmenté sur la façade atlantique de 4,9%, tandis que la population a augmenté de 2,9%.

Comme l'a mis en évidence le CESER de Bretagne dans une étude en 2013[68], les **parcours résidentiels** sont devenus plus heurtés et mouvementés, et l'insécurité résidentielle s'est étendue au cours de la dernière décennie à de nombreux actifs intermédiaires, qu'ils soient en emploi ou au chômage. Le CESER de Nouvelle-Aquitaine est parvenu en 2016 à des conclusions similaires[69]. Il observe que la progression du statut de propriétaire s'est ralentie au cours des dernières années. L'accès à la propriété devient de plus en plus difficile pour les jeunes ménages et tend à reculer pour la génération des 40-54 ans. Ce phénomène risque de s'aggraver. Dans ce contexte, quel avenir pour le modèle de la propriété, qui reste une aspiration sociale profonde en France et particulièrement sur la façade atlantique ? comment sécuriser les parcours résidentiels ?

Maîtriser la consommation d'espace est un autre enjeu majeur lié à l'habitat. Les dynamiques d'artificialisation des sols sont en effet préoccupantes sur la façade atlantique (cf. partie I.6.1). Les difficultés d'accès au logement dans les zones tendues favorisent l'étalement urbain, consommateur de foncier non seulement pour les emprises des habitations elles-mêmes, mais aussi pour les infrastructures de transports et les équipements collectifs qui desservent ces zones résidentielles. Dans quelle mesure les perspectives de reconstruction de la ville sur elle-même, de densification et de requalification des friches pourront contribuer à relever ce défi ?

La **prévention des risques naturels**, notamment dans les territoires littoraux, constitue également un défi à relever dans le domaine du logement (cf. partie I.6.1). Ainsi, selon des travaux récents du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), à l'échelle nationale, selon les scénarios étudiés, « *de 5 000 à 47 300 logements pourraient être atteints par le recul du trait de côte à l'échéance 2100,* », pour une « *valeur estimée comprise entre 800 millions et 8 milliards d'euros* » [70]. Le changement climatique est susceptible d'aggraver la vulnérabilité des territoires de la façade aux risques d'érosion côtière et de submersion marine : comment préparer aujourd'hui la recomposition spatiale des territoires littoraux pour réduire leur vulnérabilité, et en particulier relocaliser les logements exposés ?

Les territoires où le parc de logements est ancien sont déjà confrontés à des problématiques de **réhabilitation**, notamment sur les plans de la **précarité énergétique et de l'adaptation au vieillissement de la population** : ces enjeux devraient s'exacerber à l'avenir. Quels nouveaux modèles économiques permettraient de favoriser la rénovation des logements ? Dans quelle mesure une telle dynamique de réhabilitation pourrait-elle contribuer à un regain d'**attractivité des centres-villes et des centres-bourgs** ?

Si l'évolution du parc de logements est inscrite dans des trajectoires lentes, les manières d'habiter peuvent connaître des évolutions plus rapides dans les prochaines décennies[71]. Les perspectives de **développement des nouvelles formes d'habitat partagé, participatif**[72]**, intergénérationnel** pourraient apporter des éléments de réponse à certains des défis évoqués plus haut : consommation d'espace, adaptation à l'évolution des besoins au cours de la vie, etc. Dans le domaine du logement comme dans d'autres, la notion d'usage, l'économie du partage pourraient ainsi être amenées à se développer par rapport à la notion de propriété. Habitat Participatif France recense ainsi à ce jour 218 projets en cours ou aboutis sur la façade atlantique (14 en Normandie, 85 en Bretagne, 57 en Pays de la Loire et 62 en Nouvelle-Aquitaine) et 729 au plan national[73]. Comment encourager ces initiatives ?

Enfin, les enjeux liés au logement ne pourront être traités séparément des questions d'accessibilité, de localisation de l'emploi, de l'économie et des services : c'est une question d'**aménagement global du territoire**.



D'une manière générale, la **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** et ses conséquences sociales et économiques exacerbent les inégalités en matière de conditions de vie.

La période du confinement n'a ainsi pas été vécue avec les mêmes difficultés selon les **conditions d'habitat** des ménages (suroccupation ou non des logements vis-à-vis de leur taille, accès à des espaces extérieurs – balcon, jardin -, proximité des services, etc.). Comme évoqué précédemment (cf. partie I.1.6), la crise pourrait alors constituer l'élément déclencheur de **nouvelles mobilités résidentielles** dans les prochains mois ou années, pour certaines catégories de ménage qui en auront la possibilité, notamment en termes financiers. Dans le cas où de telles mobilités se confirmeraient et s'orienteraient vers des territoires déjà attractifs (territoires métropolitains en région, territoires littoraux par exemple), elles pourraient venir renforcer localement les tensions sur le marché du logement, et les enjeux liés à la consommation d'espace et à la capacité d'accueil de ces territoires. Ces questions se poseraient également dans le cas où ces nouvelles mobilités s'orienteraient vers des territoires actuellement moins attractifs, mais en d'autres termes : sur le marché du logement, cela pourrait se traduire par une hausse des prix.

En outre, chercheurs et associations craignent de nombreuses **expulsions de locataires**, si rien n'est fait, en raison des impayés à venir (de nombreux ménages ont perdu ou vont perdre tout ou partie de leurs revenus). Cette situation devra être prise en compte par les pouvoirs publics et pourrait avoir des conséquences indirectes sur la capacité des bailleurs privés à investir dans la rénovation des logements.

68 - Sécuriser les trajectoires résidentielles des actifs en Bretagne, CESER de Bretagne, 2013.
69 - Habitat et logement : enjeux de société et priorités pour le développement des territoires de la nouvelle région, CESER de Nouvelle-Aquitaine, 2016.
70 - Connaissance du trait de côte - Évaluation prospective des enjeux affectés par le recul du trait de côte, Cerema, 2019.
71 - Source : Habiter dans 20 ans, Terra Nova, 2018.
72 - La loi ALUR définit l'habitat participatif comme « une démarche citoyenne qui permet à des personnes physiques de s'associer, le cas échéant avec des personnes morales, afin de participer à la définition et à la conception de leurs logements et des espaces destinés à un usage commun, de construire ou d'acquérir un ou plusieurs immeubles destinés à leur habitation et, le cas échéant, d'assurer la gestion ultérieure des immeubles construits ou acquis. [...] Il favorise la construction et la mise à disposition de logements, ainsi que la mise en valeur d'espaces collectifs dans une logique de partage et de solidarité entre habitants ».
73 - Source : https://www.habitatparticipatif-france.fr

> *Santé : réduire les inégalités sociales et territoriales et s'adapter au vieillissement de la population*

Etant données les perspectives de la démographie médicale et les évolutions des aspirations des professionnels de santé concernant leurs conditions d'exercice (temps de travail, participation à une équipe, déchargement des tâches administratives, etc.), garantir dans tous les territoires un **accès à une offre de soins de proximité** restera un enjeu fort d'aménagement du territoire dans les années à venir. Comment attirer des professionnels vers les territoires qui sont les moins bien pourvus ? L'offre de services, culturelle, sportive et de loisirs, la possibilité pour les conjoints de trouver un emploi sont autant de facteurs d'attractivité pouvant faire défaut à ces territoires. Quels seront les apports des innovations numériques dans le domaine de l'accès aux soins ? Quelles évolutions des métiers et des filières de formation pourraient permettre de répondre à ces enjeux ?
Compte tenu du vieillissement attendu de la population, le **maintien de la santé, de la qualité de vie et de l'autonomie des personnes âgées** nécessitera des réponses adaptées à cette catégorie de population. Comment préparer dès maintenant ces réponses, et notamment le développement des services à la personne (cf. partie I.1.6) ?

Les pressions sur l'environnement risquent enfin d'augmenter avec la croissance de la population et des activités économiques prévue sur la façade atlantique. Dans ce contexte, quels seront les **leviers de sensibilisation, de prévention et d'action sur les déterminants environnementaux de la santé** ?

La **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** est venue confirmer ces enjeux avec une acuité particulière. D'un point de vue strictement sanitaire, les régions de la façade atlantique restent à ce jour relativement épargnées en nombre absolu et relatif d'hospitalisations et de décès liés au virus, par rapport à d'autres régions françaises. Une solidarité interrégionale a ainsi pu être mise en place au moment du pic de l'épidémie pour transférer vers l'ouest de la France des patients nécessitant des soins en réanimation, et libérer ainsi des capacités d'accueil dans les établissements hospitaliers des régions les plus touchées. Il faut néanmoins prendre en compte les **effets indirects de la crise sur la santé psychique** des individus, consécutifs à la période du confinement et/ou liés aux incertitudes qui pèsent sur l'avenir pour de nombreux ménages.
Cette crise démontre en outre le rôle vital de tous les professionnels de santé et du secteur médico-social et **la nécessité de politiques publiques ambitieuses pour que les établissements disposent des moyens** humains, matériels et financiers requis pour assurer leurs missions. Elle questionne aussi l'organisation du système de santé, notamment dans sa dimension territoriale.
Par ailleurs, il faut noter le développement de la **télémédecine** à l'occasion de cette crise sanitaire : contrainte pendant la période de confinement, elle pourrait connaître dans les prochaines années un nouvel essor dans certains actes de soin, en complément de l'indispensable relation soignant(e) - soigné (e).
Enfin, même si le lien de cause à effet entre la destruction des écosystèmes naturels et la diffusion du virus n'a pas encore été clairement établi dans le cas du Covid-19, une partie de la communauté scientifique estime que la dégradation de l'environnement et de la biodiversité favorise le développement de maladies infectieuses d'origine animale, notamment dans les zones où la déforestation est importante. Il est donc crucial de **poursuivre les recherches sur ce sujet du développement des zoonoses**. Outre ses effets climatiques, la fonte du permafrost pourrait également entraîner la résurgence de virus et de bactéries pathogènes anciens. L'intensification des échanges internationaux contribue par ailleurs à la propagation rapide des épidémies, d'où la nécessité de tirer les enseignements de la période actuelle, afin d'anticiper et de mieux prévenir et gérer de probables nouvelles crises sanitaires.

Outre ces questionnements liés au logement et à la santé, la crise actuelle **fragilise particulièrement le milieu associatif** (notamment dans le domaine de l'action sociale et des solidarités, de la culture, du sport, de l'éducation populaire, du tourisme social, etc.), **et confirme son rôle essentiel** pour le « vivre ensemble » et la qualité de vie dans les régions et territoires atlantiques comme au plan national. Les conséquences de la crise sur ces acteurs risquent de s'inscrire dans la durée, en raison des pertes de recettes enregistrées sur le premier semestre 2020, d'un possible recul des inscriptions pour les pratiques amateurs collectives à la rentrée 2020, du risque de démobilisation des bénévoles, des difficultés de préparation de la saison prochaine faute de pouvoir ouvrir les équipements culturels, des menaces qui pèsent sur l'emploi, etc. Il sera donc crucial de soutenir dans la durée le milieu associatif.

Plus globalement, la crise actuelle invite à reconsidérer les indicateurs de croissance, et à **placer l'humain, le lien social et la qualité de vie au cœur des stratégies de développement des territoires**, en s'appuyant sur les sciences humaines et sociales.

I.3/ Dynamiques de l'emploi et de l'économie

Après avoir analysé les trajectoires démographiques et l'évolution des conditions et de la qualité de vie, les CESER de l'Atlantique se sont intéressés à la dimension économique du développement. La situation actuelle en matière d'emploi résulte ainsi de dynamiques inscrites dans la durée et révèle de fortes disparités territoriales (I.3.1). Ces régions se distinguent par la nature plutôt diversifiée de leurs économies, et la relative résistance de leur industrie (I.3.2). Elles ont également en commun l'importance que revêtent certaines filières (I.3.3) et certaines formes d'économie (I.3.4). Ces caractéristiques soulèvent des enjeux et questionnements pour l'avenir qui leur sont propres (I.3.5).

I.3.1. Emploi : une divergence importante et continue des dynamiques entre régions et entre zones d'emploi

Pour retracer ces dynamiques, les CESER de l'Atlantique ont choisi de s'appuyer sur l'analyse produite en juin 2018 par le Club « Eco » de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)[74], qui a mobilisé des travaux statistiques sur une période longue et à différentes échelles de territoires, du niveau national à celui des zones d'emploi.

Au **niveau national**, le nombre d'emplois a progressé de 4 millions entre 1975 et 2014. La période actuelle est marquée par une « **croissance molle** » (hormis pendant la période 2000-2008). Parallèlement, le taux de **chômage** a cru de 6 points.
Des **mutations structurelles profondes** se sont opérées sur le plan économique. On constate une **nette baisse de l'emploi dans l'agriculture et l'industrie** : ces secteurs ont une contribution négative de -11,8 % à la croissance de l'emploi depuis 1982. A l'inverse, les **fonctions « santé-social » et « services de proximité » d'une part, et les « fonctions métropolitaines » d'autre part, connaissent un réel essor** (contributions positives de +12,1 % et +11,7 % respectivement).

> Au niveau régional : un glissement continu de l'emploi vers le sud et l'ouest depuis 40 ans

Une nette divergence des trajectoires régionales est à l'œuvre, avec un **glissement continu de l'emploi vers le Sud et l'Ouest** depuis 40 ans (cf. Figure 37). En ce qui concerne la façade atlantique, le poids des Pays de la Loire, de la Bretagne et de la Nouvelle-Aquitaine augmente dans le total des emplois, alors que celui de la Normandie diminue (cf. Figure 38). Ces dynamiques régionales présentent une **forte continuité** sur la période 1975-2014. Au regard de la création d'emplois, les écarts se sont particulièrement creusés depuis 1999.

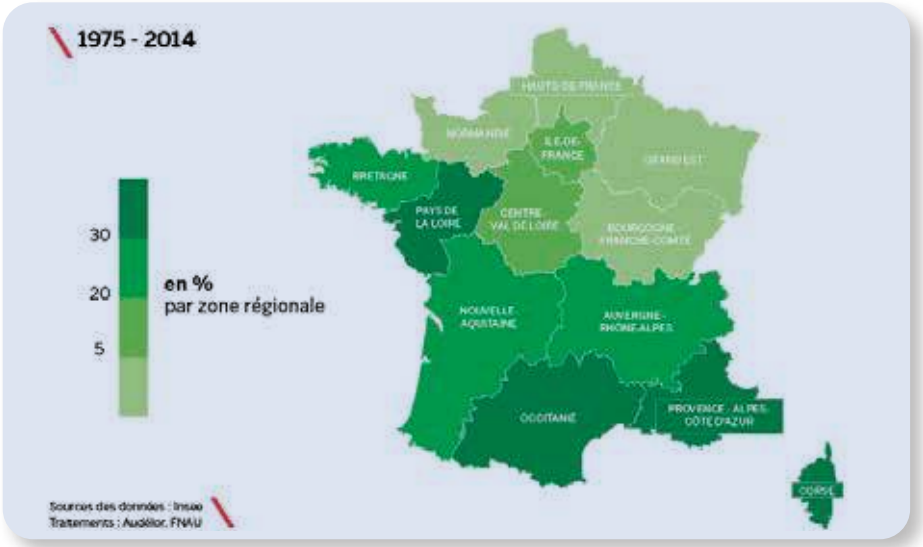


Figure 37 : Evolution de l'emploi par région de France métropolitaine entre 1975 et 2014 (Source : Insee, Traitements : Audelor, FNAU)

Les travaux menés par la FNAU démontrent également un rôle majeur de la démographie et des mutations économiques dans ces évolutions. Compte-tenu de l'importance de la sphère présentielle dans l'économie, la **croissance démographique, portée par l'attractivité résidentielle, est un levier de création d'emplois**. L'attractivité résidentielle et les mutations économiques ont de plus des effets cumulatifs.

74 - *Sources principales de cette partie : Audition de M. Gilles Poupard, Directeur « Veille et études économiques » de l'Agence d'urbanisme, de développement économique du Pays de Lorient (Audelor), membre du Club « Eco » de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), le 3 octobre 2018, et Dynamiques territoriales : quelle(s) divergence(s) ? Analyses des trajectoires économiques des régions et territoires qui les composent depuis 40 ans, FNAU, 2018.*

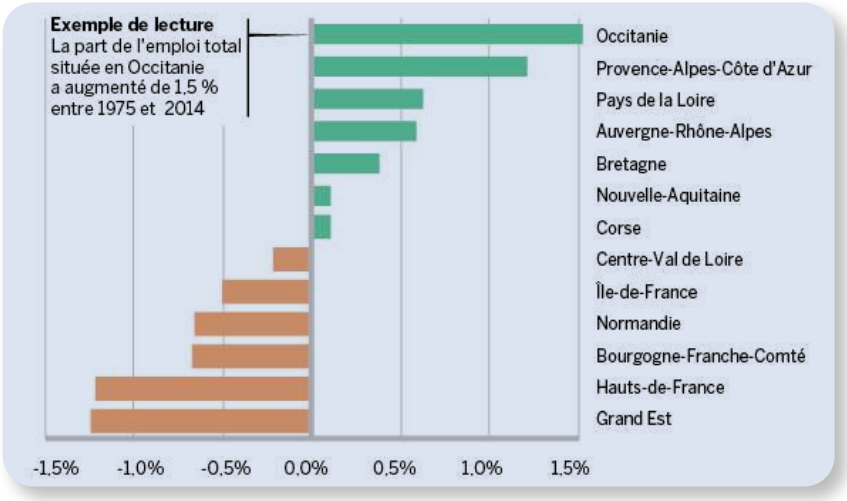


Figure 38 : Evolution du poids des régions de France métropolitaine dans le total des emplois entre 1975 et 2014 (Source : Insee, Traitements : Audelor, FNAU)

En matière de **chômage**, les **disparités restent malgré tout limitées** par rapport à d'autres pays européens : les taux s'échelonnaient en 2016 de 8% à 12% en France métropolitaine (en Espagne : de 12,5% à 29%, en Italie : de 6,8% à 23%, en Allemagne : de 2,6% à 7%, au Royaume uni : 3% à 8%). Les Pays de la Loire et la Bretagne présentent au 3ème trimestre 2019 les taux de chômage les plus faibles de France métropolitaine (cf. Figure 39).

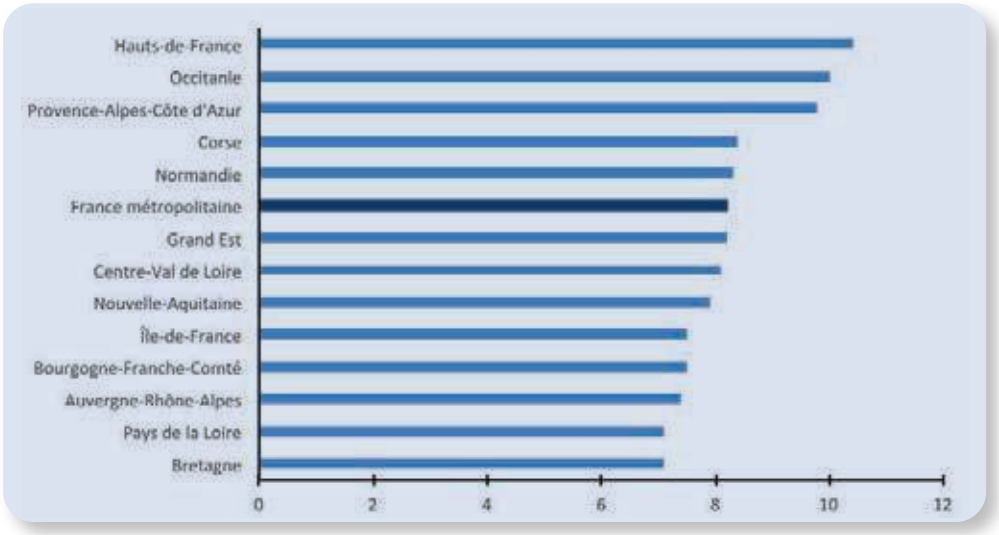


Figure 39 : Taux de chômage par région de France métropolitaine au 3ème trimestre 2019 (Source : Insee)

> A l'échelle des zones d'emploi, un dynamisme pérenne en forme de « U » et des divergences entre les territoires qui s'accroissent dans trois régions

L'analyse à l'échelle des zones d'emploi met en évidence **un dynamisme pérenne qui dessine un « U »** similaire à celui évoqué précédemment pour la croissance démographique (cf. partie I.1.2) : 23% des zones d'emploi sont « quasiment toujours dynamiques ». Les zones d'emploi littorales de la façade atlantique, de l'Ille-et-Vilaine aux Pyrénées-Atlantiques, appartiennent à cet ensemble (cf. Figure 40).

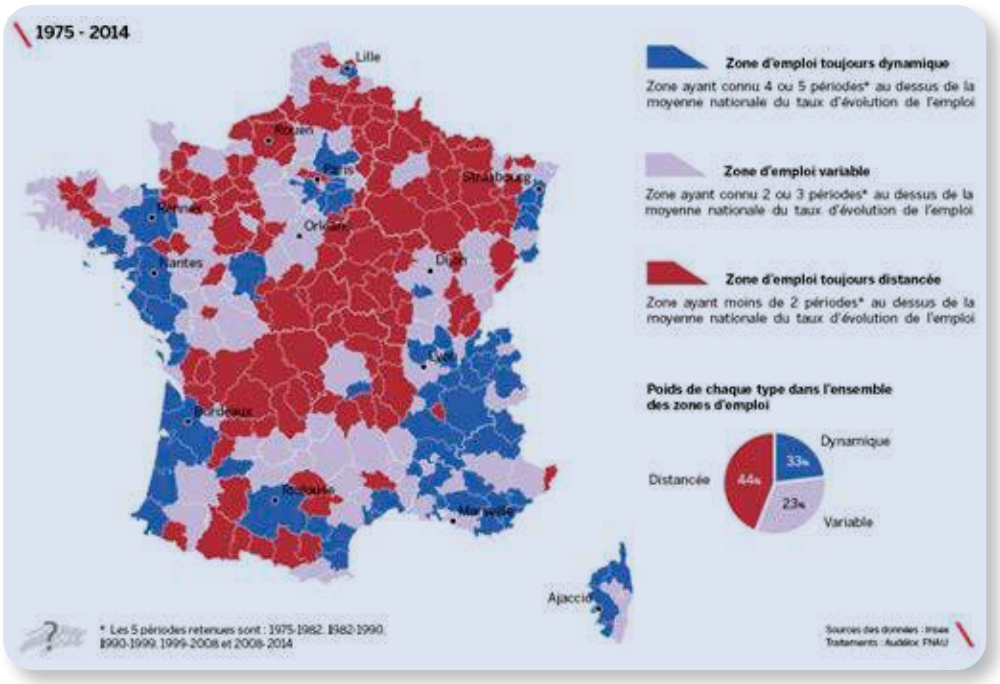


Figure 40 : Typologie des zones d'emploi de France métropolitaine selon l'évolution de l'emploi sur la période 1975-2014 (Source : Insee, Traitements : Audelor, FNAU)

Mais le développement ne se résume pas à cette forme en U : la géographie est par exemple **différente en ce qui concerne le chômage**. Ainsi, certaines zones d'emploi appartenant au « U dynamique » présentent des taux de chômage élevés. La façade atlantique compte également 3 des 6 zones d'emploi en France présentant des taux de chômage inférieurs à 6% : il s'agit des zones d'emploi de Vitré, d'Ancenis et des Herbiers, qui occupe même le 1er rang au niveau national (cf. Figure 41).

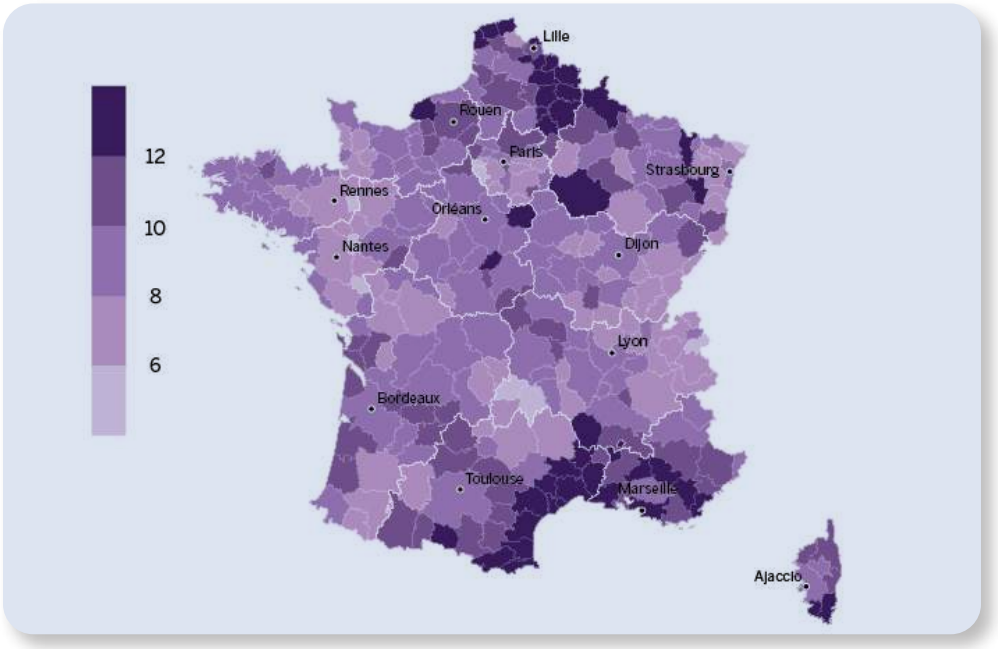


Figure 41 : Taux de chômage par zone d'emploi de France métropolitaine en 2017 (Source : Insee, Traitements : Audelor, FNAU)

La FNAU note également que les **divergences entre zones d'emploi sont plus fortes dans les régions qui présentent une croissance forte de l'emploi** : une partie significative des territoires de ces régions ne sont pas concernés par la croissance régionale de l'emploi. C'est le cas de :

- la **Nouvelle-Aquitaine** : 61 % des zones d'emploi de la région connaissent une évolution inférieure à la moyenne française alors que la croissance régionale de l'emploi est forte. C'est le cas notamment des zones d'emploi de l'ancienne région du Limousin (Limoges, Guéret) mais aussi de Pau, Angoulême ou Bressuire ;
- des **Pays de la Loire** avec 53 % des zones d'emploi en « décrochage » par rapport à la moyenne régionale comme Le Mans, Laval ou Saumur ;
- de la **Bretagne** (50 % des zones d'emploi) : notamment la partie nord-ouest (Morlaix, Carhaix, Lannion).

Ces disparités ont même **tendance à augmenter dans ces trois régions** si l'on compare la période actuelle à la période 1975-1982 :

- En **Nouvelle-Aquitaine**, la croissance de l'emploi se renforce sur la côte atlantique tandis que la baisse s'accentue dans le Limousin (Guéret, Limoges notamment) ;
- En **Bretagne**, la crise s'accentue dans le nord-ouest (Lannion, Morlaix, Guingamp) comme dans les années 1980 ;
- Dans les **Pays de la Loire**, les écarts se creusent entre le pôle Nantais et les zones autour du Mans (notamment La Flèche et la Ferté Bernard).

A l'inverse, la **Normandie** apparaît comme une **région plus homogène**, et les disparités entre zones d'emploi étaient plus fortes dans les années 1980 qu'aujourd'hui.

Par ailleurs, des travaux récents de France Stratégie montrent que l'**« avantage métropolitain » n'est pas systématique**, comme l'illustre le cas de la zone d'emploi de Rouen. Les dynamiques ne sont pas toujours partagées avec les territoires voisins (exemples de Toulouse, Montpellier, Lille), mais c'est le cas pour les métropoles de Rennes, Nantes et Bordeaux, sans qu'il soit possible « de déterminer si c'est la métropole qui imprime le tempo ou si elle est influencée par le contexte régional favorable ou défavorable »[75]. Mais il faut noter un élargissement de leur bassin d'emploi.

La FNAU s'est également intéressée aux **facteurs susceptibles d'expliquer les différences de dynamisme** des zones d'emploi.
Aujourd'hui les deux tiers de l'économie dépendent de la population présente sur le territoire et relèvent donc de la sphère présentielle. Le poids démographique n'est pas un avantage systématique mais l'**attractivité résidentielle** joue un rôle crucial.
Les **mutations économiques** ont également des effets importants et se cumulent souvent aux effets de la croissance démographique. Les travaux de la FNAU ont abouti à une typologie en **sept profils économiques de territoires dynamiques**, basés sur la structure des emplois salariés privés. Le modèle métropolitain (emplois tertiaires qualifiés surreprésentés) est l'un des profils dynamiques (il concerne notamment Rennes, Nantes et Bordeaux) mais n'est pas le seul : il y a bien une diversité des voies de la réussite économique, en France comme sur la façade atlantique (cf. Figure 42).

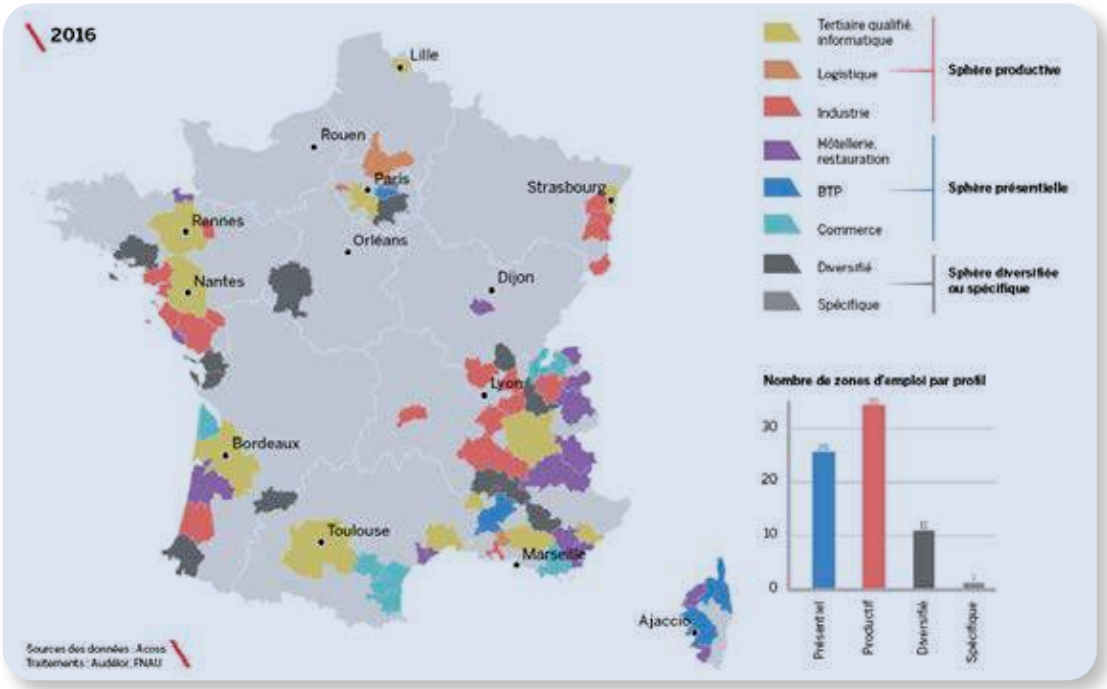


Figure 42 : Typologie des zones d'emploi de France métropolitaine toujours dynamiques selon la structure des emplois salariés privés en 2016 (Source : Acoss, Traitements : Audelor, FNAU)

Enfin, la FNAU a poussé l'analyse jusqu'à l'**intérieur des zones d'emploi**. Elle a montré des **emplois plus concentrés géographiquement que la population** : en France métropolitaine, 70% des emplois se situent dans l'agglomération principale contre 58% pour la population (64% et 51% en province). Cette concentration de l'emploi a cru dans le temps, en parallèle de la déconcentration de la population. La divergence entre ces deux mouvements est particulièrement forte en Normandie, Bretagne et Pays de la Loire. Les **zones d'emploi sont de plus en plus intégrées économiquement** : les liens économiques entre agglomérations d'une même zone d'emploi se sont resserrés durant les années 2000, et on observe un phénomène de convergence à l'intérieur des zones d'emploi.

L'analyse de l'évolution de l'emploi dans les régions et territoires de la façade atlantique, présentée dans cette partie, fut uniquement quantitative. Il serait intéressant de la compléter par une approche qualitative, pour appréhender l'évolution de la forme et de la pérennité des emplois (CDI, CDD, contrats d'interim, etc.). De plus, il faut distinguer la création d'emplois de la création de richesses.

75 - *Dynamique de l'emploi dans les métropoles et les territoires avoisinants, Note de synthèse n°64, France Stratégie, 2017.*

I.3.2. Des économies régionales relativement diversifiées, avec une industrie qui résiste mieux que dans d'autres régions françaises

Si l'on considère la répartition de la valeur ajoutée par secteur, les économies des régions de la façade atlantique apparaissent relativement **plus diversifiées que la moyenne métropolitaine** : le poids des secteurs de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche, de l'industrie et de la construction y est plus important (cf. Figure 43).

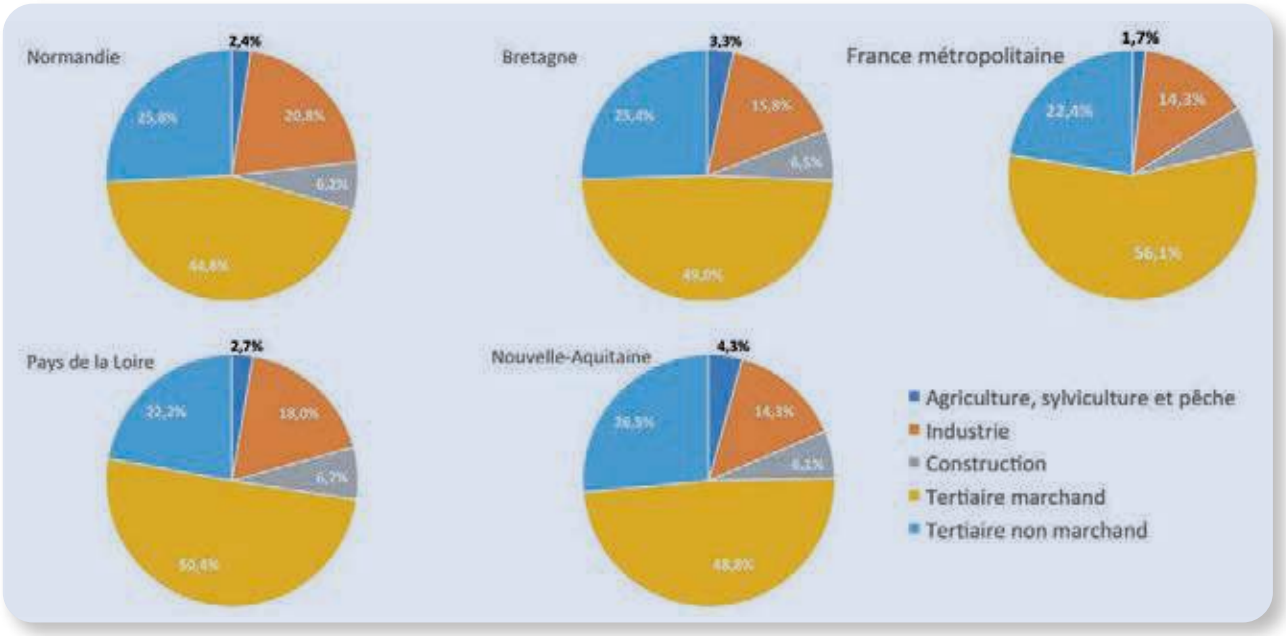


Figure 43 : Valeur ajoutée par secteur en 2015 et par région de la façade atlantique, comparées aux valeurs métropolitaines (Source : Insee, Produits intérieurs bruts régionaux et valeurs ajoutées régionales, données 2015 semi-définitives)

D'un point de vue évolutif, ces régions **résistent mieux au phénomène de désindustrialisation** que d'autres régions françaises[76]. Au niveau national, l'industrie a connu une baisse constante de ses effectifs depuis 1975. Plusieurs facteurs se sont conjugués : délocalisations, augmentation de la productivité, tertiairisation de l'économie, externalisation de fonctions supports, recours à l'interim. Mais cette érosion de l'emploi industriel n'a pas été uniforme : le barycentre de l'industrie française s'est progressivement déplacé d'un grand quart nord-est vers les régions de l'Ouest. La part de l'industrie dans l'emploi régional a ainsi chuté de 13 points en Normandie, région industrielle historique, de 10 points en Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire, et seulement de 3 points en Bretagne (cf. Figure 44).

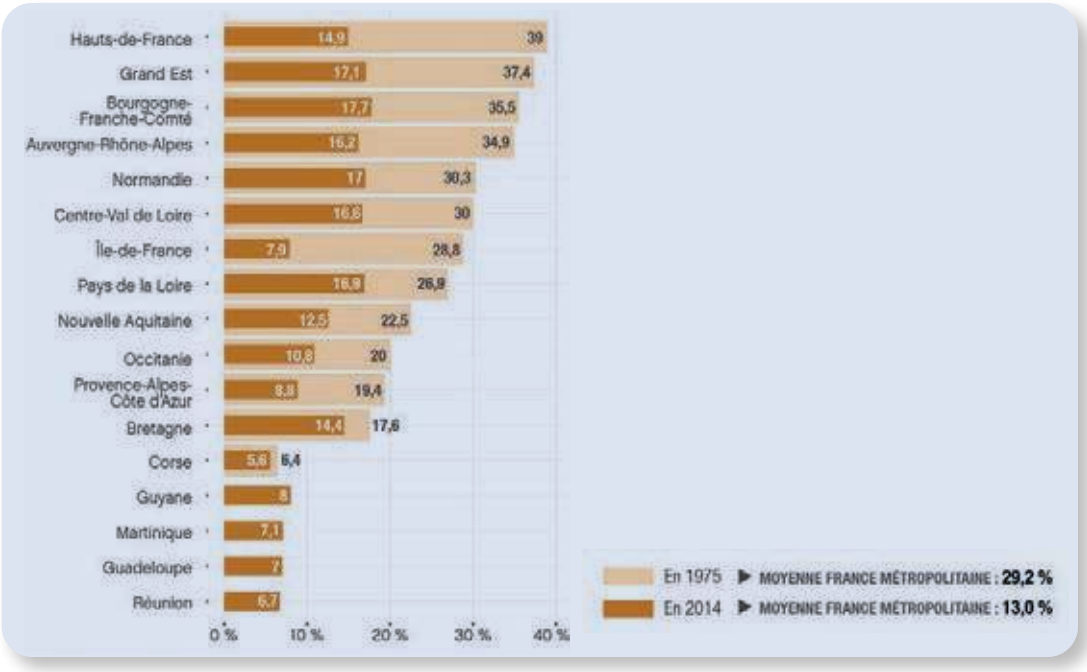


Figure 44 : Evolution de la part de l'industrie dans l'emploi des régions de France métropolitaine parmi les 25-54 ans entre 1975 et 2014 (Source : Insee RP, données harmonisées 1975-2015, Réalisation CGET 2018)

76 - Source des éléments à suivre sur ce thème : L'industrie dans les territoires français : après l'érosion, quel rebond ? Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2018.

Cette **recomposition de la géographie industrielle** s'observe également à l'échelle des zones d'emploi. En effet, les vingt-cinq zones d'emploi ayant enregistré une progression de la part de l'emploi industriel entre 1975 et 2014 sont presque toutes situées dans l'Ouest, en particulier en Bretagne et dans les Pays de la Loire (cf. Figure 45).

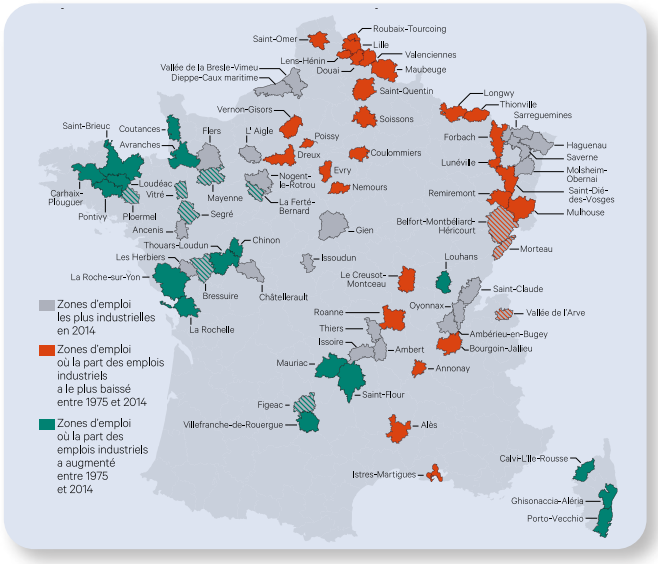


Figure 45 : Typologie des zones d'emploi de France métropolitaine selon la part de l'emploi industriel en 2014 et son évolution entre 1975 et 2014 (Source : Insee, carte parue dans Les Echos, 15/11/18)

Ce glissement de l'industrie vers les régions de l'Ouest et du Sud est également perceptible à travers les **créations d'entreprises industrielles**. Les régions Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, PACA et Auvergne-Rhône-Alpes concentrent l'essentiel de ces créations (cf. Figure 46). Il est intéressant de noter que ce mouvement vers l'Ouest en France se distingue de la concentration observée à l'échelle européenne vers les pays et régions de l'Europe centrale.

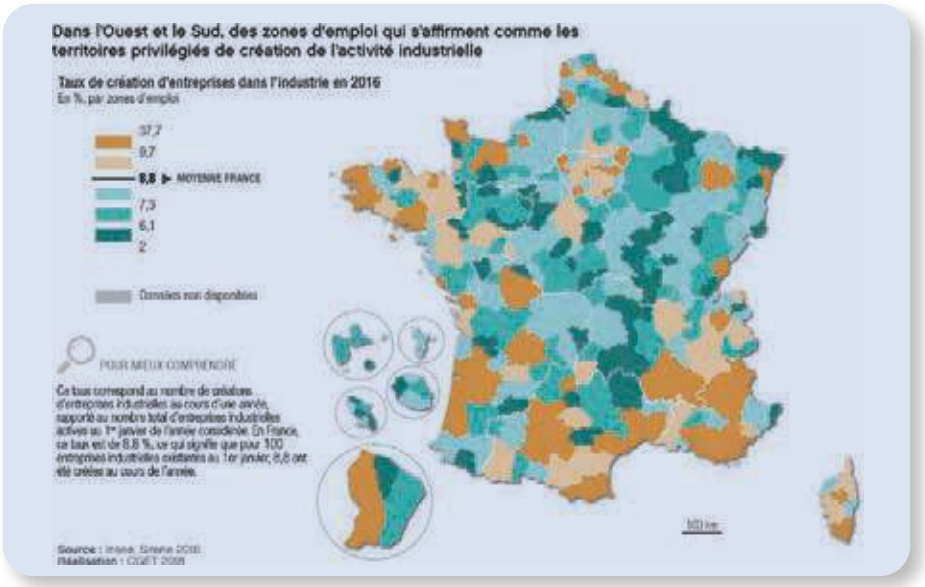


Figure 46 : Taux de création d'entreprises dans l'industrie en 2016 par zone d'emploi de France métropolitaine (Source : Insee, Sirene 2016 - Réalisation : CGET 2018)

Il faut enfin rappeler le rôle qu'a joué l'Etat dans ce glissement de l'industrie vers l'ouest.

I.3.3. Des filières importantes en commun : agriculture, économie maritime, industrie, tourisme

Les régions de la façade atlantique ont en commun l'importance que revêtent dans leurs territoires quatre filières économiques.

> De grandes régions agricoles

Les quatre régions observées représentent une part très importante de l'agriculture française, tant du point de vue des surfaces – **près de 34% de la Surface Agricole Utilisée** (SAU)[77] en 2010 (contre 26% du territoire français), que de la production – près de **43% de la production nationale en valeur en 2018** (cf. Figure 47).

77 - *Source : Agreste - Comptes de l'Agriculture, Données provisoires 2018. La SAU comprend les terres arables, les surfaces toujours en herbe et les cultures permanentes.*

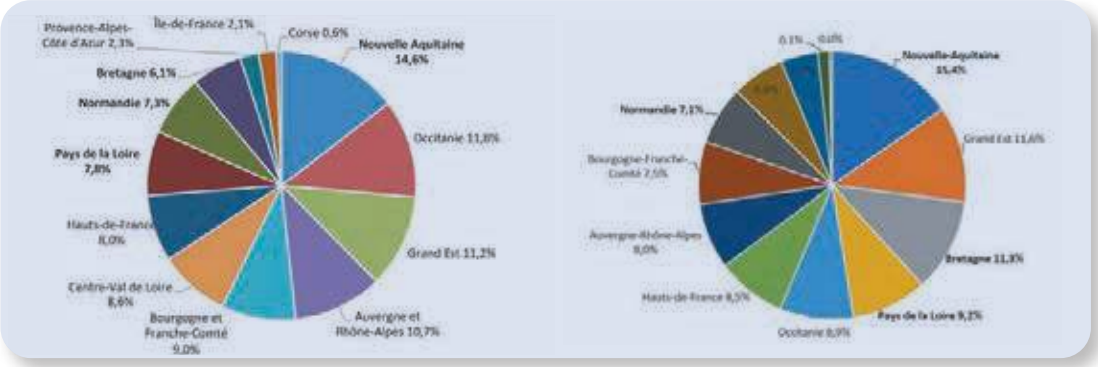


Figure 47 : Répartition de la SAU en 2010 (à gauche) et de la production agricole en valeur en 2018 (à droite) par région de France métropolitaine (Source : Agreste - Recensement agricole 2010 et Comptes de l'Agriculture, Données provisoires 2018)

Si la Nouvelle-Aquitaine possède en valeur absolue la 1ère SAU de France métropolitaine, la Normandie, les Pays de la Loire et la Bretagne occupent le 2ème, 3ème et 4ème rang des régions pour la **part du territoire consacrée à la production agricole**. Néanmoins, entre 2000 et 2010, cette **part diminue plus vite que la moyenne nationale** (cf. Tableau 5).

	Part de la SAU dans la superficie totale en 2010 (en %)	Evolution de cette part entre 2000 et 2010 (en points de %)
Normandie	**66,2**	**-2,62**
Bretagne	60,2	-2,33
Pays de la Loire	65,5	-2,17
Nouvelle-Aquitaine	46,8	-1,9
France métropolitaine	*42,8*	*-1,44*

Tableau 5 : Part de la SAU dans la superficie totale en 2010 et évolution de cette part entre 2000 et 2010 pour les régions de la façade atlantique (Source : Agreste – Recensement agricole)

Le **nombre d'exploitations** est un autre indicateur de l'importance des agricultures atlantiques. La façade atlantique comptait en 2010 187 303 exploitations, soit **36% du total national**. Entre 2000 et 2010, la **diminution** du nombre d'exploitations est **plus forte** dans ces quatre régions que la moyenne nationale (cf. Tableau 6). Cette évolution doit néanmoins être interprétée avec précaution, en tenant compte de l'agrandissement des exploitations, et du regroupement en formes sociétaires de type Groupement Agricole d'Exploitation en Commun, particulièrement représenté dans les régions de l'Ouest.

	Nombre d'exploitations en 2010	Evolution de ce nombre entre 2000 et 2010 (en %)
Normandie	35 374	- 32,0
Bretagne	34 447	- 32,7
Pays de la Loire	34 344	**- 35,8**
Nouvelle-Aquitaine	**83 138**	- 24,7
France	*514 694*	*26,3*

Tableau 6 : Nombre d'exploitations en 2010 et évolution de ce nombre entre 2000 et 2010 dans les régions de la façade atlantique (Source : Agreste – Recensement agricole)

Enfin, les régions de la façade atlantique sont caractérisées par la **part des emplois dans l'agriculture**. En 2016, la Nouvelle-Aquitaine, la Bretagne et les Pays de la Loire se placent respectivement en 1ère, 2ème et 5ème rang des régions pour cet indicateur. Entre 2006 et 2016, cette part diminue de manière plus importante que la moyenne nationale (cf. Tableau 7).

	Part des emplois dans l'agriculture en 2016	Evolution de cette part entre 2006 et 2016 (en points de %)
Normandie	3,5	- 0,5
Bretagne	4,6	**- 1,1**
Pays de la Loire	4,1	- 1
Nouvelle-Aquitaine	**5,1**	**- 1,1**
France	*2,7*	*- 0,5*

Tableau 7 : Part des emplois dans l'agriculture en 2016 et évolution de cette part entre 2006 et 2016 les régions de la façade atlantique (INSEE, RP)

> L'économie maritime : une réalité très prégnante sur la façade atlantique

L'emploi est l'indicateur le plus couramment utilisé pour caractériser le poids de l'économie maritime. Selon une récente étude de l'INSEE[78], les régions Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine concentreraient **48,7% de l'emploi maritime national** (205 511 emplois, cf. Figure 48). Cette analyse ne couvre pas l'intégralité des champs de l'économie maritime tels que les CESER de l'Atlantique la définissent habituellement[79] mais constitue une première approche et permet de comparer le poids des différentes régions.



Figure 48 : Part des différentes régions littorales dans l'emploi maritime total en France en 2012 (Source : Insee, Clap 2012, RP 2012, DADS 2011)

L'étude met également en évidence des profils régionaux différents (cf. Figure 49), liés notamment à la part de l'emploi maritime dans l'emploi régional (la Bretagne se démarque fortement, avec 6,1%) et au poids des emplois touristiques par rapport aux autres emplois maritimes (la Nouvelle-Aquitaine se distingue ainsi nettement, avec un rapport de 1,5).

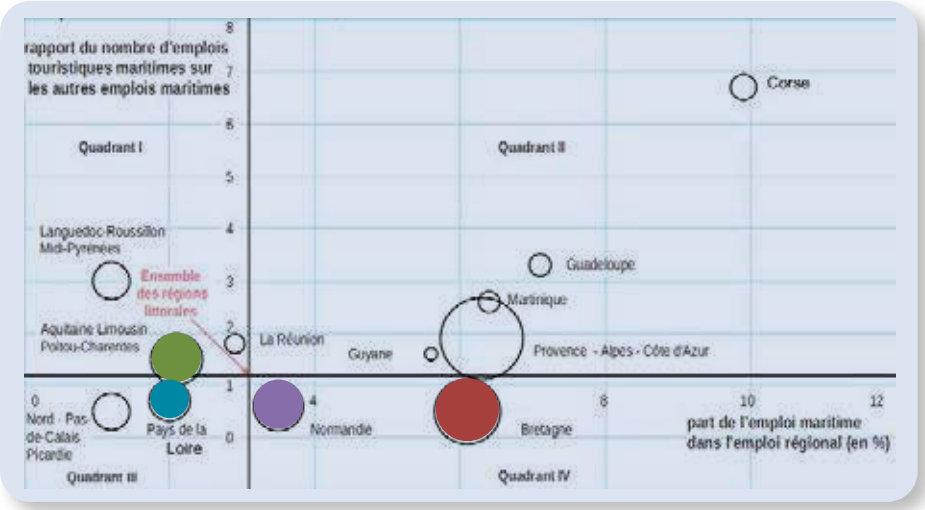


Figure 49 : Poids de l'emploi maritime dans l'emploi total et importance relative du tourisme dans les régions littorales françaises en 2012 (Source : Insee, Clap 2012, RP 2012, DADS 2011)

Enfin, l'étude fait apparaître les activités « dominantes » de chaque région. Ainsi, le tourisme littoral est le principal générateur d'emplois maritimes en Nouvelle-Aquitaine. La Bretagne est essentiellement tournée vers l'intervention publique et la recherche, les produits de la mer (exploitation, transformation, conservation et commercialisation) et la construction-réparation navale, avec une présence particulière de la défense. En Normandie, la production d'énergie et le transport maritime (ports du Havre et de Rouen) s'avèrent prépondérants. Enfin, dans les Pays de la Loire, l'économie maritime est particulièrement tournée vers la construction et la réparation navales.

Au-delà de cette première étude portée par l'INSEE en 2015, les travaux visant à qualifier et à quantifier l'économie maritime se poursuivent, à l'initiative de différents acteurs. Le Conseil régional de Bretagne anime par exemple une démarche visant à constituer un observatoire de l'économie maritime, faisant suite aux préconisations du CESER de Bretagne sur ce sujet[80]. Ces travaux ont abouti à une première estimation de 65 650 emplois directs pour la Bretagne (hors tourisme).

78 - *L'économie maritime : des activités diverses et localisées, INSEE Première n°1573, 2015. Le champ de cette étude est le suivant : tourisme littoral, transport maritime et fluvial, production d'énergie, intervention publique, travaux publics maritimes et fluviaux, services parapétroliers et paragaziers offshore, fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins, extraction de matériaux marins, assurances et banques maritimes, produits de la mer, construction et réparation navales.*

79 - *Pour en savoir plus : Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.*

80 - *Economie maritime en Bretagne : changeons de regard, CESER de Bretagne, 2014.*

> Le poids du tourisme dans les économies régionales, et à fortiori dans certains territoires

La France est la première destination touristique parmi les pays de l'Union européenne. Le tourisme revêt un enjeu particulièrement important sur la façade atlantique, tant en termes d'emploi que de retombées économiques.

Il représente ainsi 212 700 emplois en 2013, soit près de **22% des emplois touristiques en France**. La Nouvelle-Aquitaine se situe notamment au 5ème rang des régions métropolitaines et concentre 9% de l'emploi touristique de France métropolitaine[81]. La part de l'emploi touristique dans l'emploi total est importante en Nouvelle-Aquitaine et Bretagne (cf. Tableau 8).

	Nombre d'emplois touristiques	Part de l'emploi touristique dans l'emploi total (en %)
Île-de-France	254 200	4,1
Auvergne-Rhône-Alpes	137 600	4,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	118 200	6,2
Occitanie	90 600	4,4
Nouvelle-Aquitaine	**85 900**	**4,0**
Grand Est	58 500	3,0
Hauts-de-France	50 000	2,4
Bretagne	**45 900**	**3,8**
Pays de la Loire	**43 700**	**3,0**
Normandie	**37 200**	**3,1**
Bourgogne-Franche-Comté	29 700	2,9
Centre-Val de Loire	24 100	2,6
Corse	12 100	10,5

Tableau 8 : Nombre d'emplois touristiques et part dans l'emploi total par région de France métropolitaine en 2013 (Sources : Insee, DADS ; Acoss 2013)

Ces emplois sont **inégalement répartis sur les territoires régionaux** : ils se concentrent principalement sur le littoral et dans les grandes unités urbaines, mais aussi dans certaines zones de tourisme vert, comme l'illustre la carte suivante dans le cas de la Nouvelle-Aquitaine (cf. Figure 50).

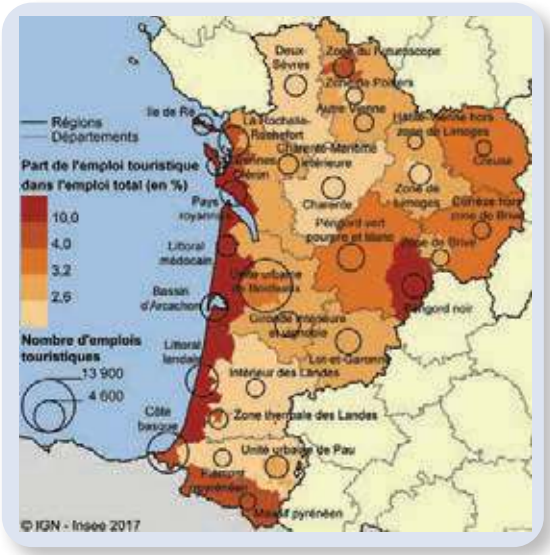


Figure 50 : Nombre d'emplois touristiques et part dans l'emploi total par zone touristique en Nouvelle-Aquitaine (Sources : Insee, DADS ; Acoss 2013)

Les régions de la façade atlantique occupent des **places non négligeables dans la consommation touristique nationale**, à fortiori si on rapporte cette consommation touristique aux Produits Intérieurs Bruts régionaux. La Nouvelle-Aquitaine et la Bretagne se démarquent à nouveau pour ces indicateurs (cf. Tableau 9).

81 - Source : En Nouvelle-Aquitaine, 104 000 emplois touristiques, dont 86 000 liés à l'accueil de touristes, INSEE Analyses Nouvelle-Aquitaine n°44, juillet 2017.

Région	Consommation touristique en 2014 (en millions d'€)	Poids dans la consommation touristique nationale en 2014		Consommation touristique rapportée au PIB	
		Poids (en %)	Rang associé	Part (en %)	Rang associé
Île-de-France	40 275,8	25,4	1	6,2	9
Auvergne-Rhône-Alpes	21 220,4	13,4	2	8,7	5
Provence-Alpes-Côte d'Azur	18 894,8	11,9	3	12,5	2
Occitanie	15 890,4	10,0	4	10,3	3
Nouvelle-Aquitaine	14 240,0	9,0	5	8,9	4
Grand Est	7 413,5	4,7	7	4,9	12
Bretagne	7 695,5	4,9	6	8,6	6
Hauts-de-France	6 346,4	4,0	9	4,1	13
Pays de la Loire	6 796,4	4,3	8	6,4	7
Normandie	**5 392,2**	**3,4**	**10**	**6,0**	**10**
Bourgogne-Franche-Comté	4 585,7	2,9	11	6,3	8
Corse	2 810,6	1,8	13	32,7	1
Centre-Val de Loire	3 437,2	2,2	12	5,0	11
France métropolitaine	**154 999,2**	**97,9**	**-**	**7,4**	**-**
France	**158 290,2**	**100,0**	**-**	**7,4**	**-**

Tableau 9 : Indicateurs sur la consommation touristique par région de France métropolitaine en 2014 (Sources : Insee, DGE-Compte satellite du tourisme régionalisé)

Enfin, à l'instar de la fréquentation touristique, l'emploi lié au tourisme présente dans les régions de la façade atlantique une **saisonnalité plus marquée** : le rapport entre le nombre d'emplois touristiques en août et en janvier est ainsi de 2,2 en Nouvelle-Aquitaine contre 1,6 en France métropolitaine.

> Des « spécialités » partagées dans l'industrie manufacturière[82]

Comme évoqué précédemment, les régions de la façade atlantique résistent mieux au phénomène de désindustrialisation que d'autres régions françaises. De nombreux territoires connaissent ainsi des progressions de l'emploi et des entreprises industrielles (cf. I.3.2). Les régions de la façade atlantique ont également en commun de partager certaines « spécialités » de l'industrie manufacturière[83] (cf. Figure 51).

Ainsi, les **industries agroalimentaires** sont essentiellement présentes dans les régions de l'Ouest et occupent une place importante en **Bretagne** (69 000 salariés, soit 45 % des emplois manufacturiers de la région), dans les **Pays de la Loire** (58 000 salariés, soit 26 % des emplois manufacturiers de la région), de manière plus diffuse dans le quart sud-ouest de la France (notamment en **Nouvelle-Aquitaine** : Landes, Lot-et-Garonne, Dordogne, Corrèze), et dans certains territoires de la **Manche** (zones d'emploi de Coutances, Granville, Saint-Lô et Bayeux).

Le secteur du **bois, papier, imprimerie** se retrouve dans le quart sud-ouest de la France. En **Nouvelle-Aquitaine**, près de 28 000 emplois salariés dépendent de ce secteur (soit 12 % des emplois manufacturiers de la région). Les zones d'emploi de La Teste-de-Buch (2 000 salariés dans le secteur, soit 53 % des emplois manufacturiers locaux) et de Jonzac - Barbezieux-Saint-Hilaire (700 salariés dans le secteur soit 32 % des emplois manufacturiers locaux) sont parmi les plus dépendantes de cette industrie. Les territoires situés à proximité du **Perche** et du **Parc naturel régional Normandie-Maine** sont également largement liés à ce secteur.

Les **industries du textile, de l'habillement et du cuir,** dont les effectifs ont beaucoup baissé depuis 1975, restent présentes dans les espaces historiquement liés à ces activités. C'est le cas notamment du **Limousin** et de la **Vendée**. Ces territoires de l'Ouest bénéficient depuis quelques années d'un regain de visibilité grâce au développement du secteur du luxe.
D'autres secteurs industriels sont localisés dans certains sites ou espaces géographiques très restreints. C'est le cas des **industries pétrolières et des plateformes chimiques**. Les zones d'emploi de Lacq, Saint-Nazaire et du Havre concentrent une part importante des emplois de ces filières.
Ce type de concentration est également observé dans les industries de **matériel de transport** (355 000 emplois salariés / 3ème secteur manufacturier français). Au-delà des grands sites de production aéronautique (zone d'emploi de Bordeaux et de Saint-Nazaire) et nautique (zone d'emploi de Saint-Nazaire), ce secteur a pour particularité de peser largement dans l'emploi de territoires de taille plus modeste, en particulier dans l'ouest de la France (par exemple, 47% des emplois manufacturiers dans la zone d'emploi de Rochefort). C'est également le cas de l'industrie automobile (sites de production et sous-traitance).

82 - Source principale de cette partie : L'industrie dans les territoires français : après l'érosion, quel rebond ? Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2018.
83 - Selon l'Insee, les industries manufacturières sont des industries de transformation des biens, c'est-à-dire principalement des industries de fabrication pour compte propre mais elles concernent aussi la réparation et l'installation d'équipements industriels ainsi que des opérations en sous-traitance pour un tiers donneur d'ordres.

Enfin, d'autres secteurs industriels présentent une répartition assez diffuse. C'est notamment le cas des industries lourdes liées à la métallurgie et à la fabrication de produits métalliques : même si elles sont essentiellement situées à l'est d'une ligne allant de Dunkerque à Clermont-Ferrand, elles sont également relativement bien représentées en Pays de la Loire et Normandie.

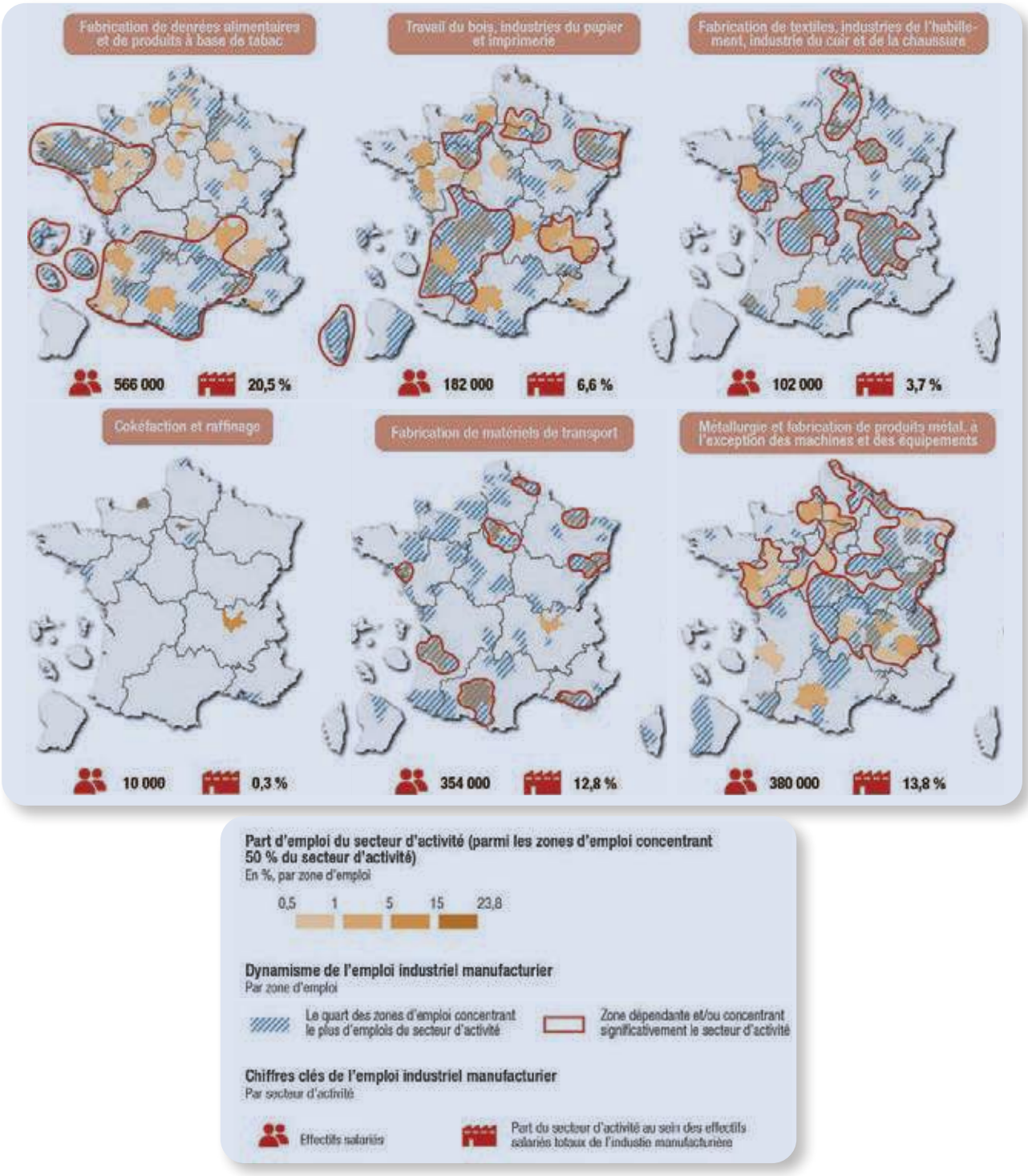


Figure 51 : Selon les secteurs d'activités, une implantation des industrie manufacturières qui peut relever de logiques très locales ou plutôt de dynamiques régionales (Source : Insee, CLAP 2015, Nomenclature des secteurs d'activité A38 – Réalisation : CGET 2018)

Ces dynamiques sectorielles s'observent également d'un point de vue évolutif si l'on considère la création d'emplois industriels sur la dernière décennie (cf. Figure 52).

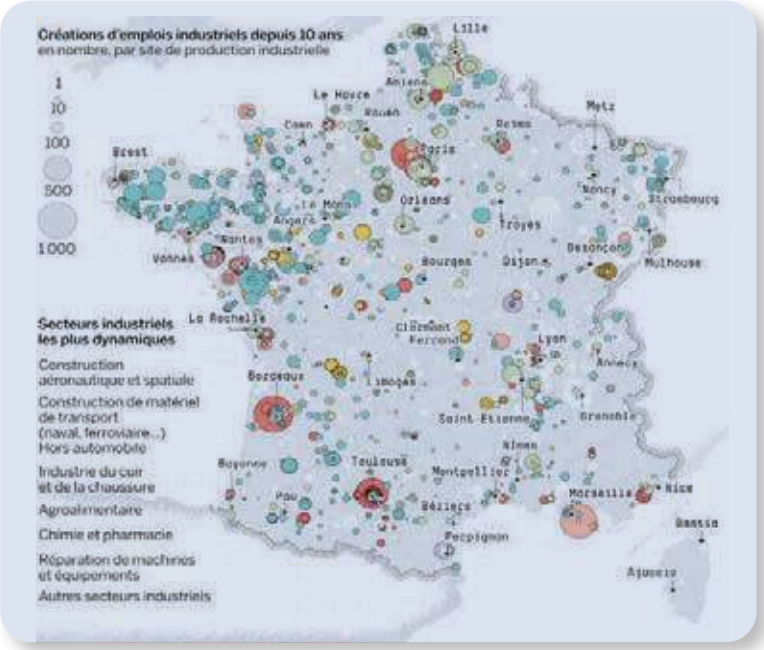


Figure 52 : Créations d'emplois industriels en France métropolitaine depuis 10 ans, en nombre par site de production industrielle et par secteur (Source : Le Monde, 30/03/2019)

I.3.4. Des formes d'économie particulièrement représentées sur la façade : l'économie sociale et solidaire et l'économie circulaire

> L'Economie Sociale et Solidaire[84]

La loi du 31 juillet 2014 précise les contours de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) : il s'agit « *d'un mode d'entreprendre et de développement économique adapté à tous les domaines de l'activité humaine auquel adhèrent des personnes morales de droit privé qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :*

- *un but poursuivi autre que le seul partage des bénéfices ;*
- *une gouvernance démocratique, définie et organisée par les statuts, prévoyant l'information et la participation, dont l'expression n'est pas seulement liée à leur apport en capital ou au montant de leur contribution financière, des associés, des salariés et des parties prenantes aux réalisations de l'entreprise ;*
- *une gestion conforme aux principes suivants :*
  - *Les bénéfices sont majoritairement consacrés à l'objectif de maintien ou de développement de l'activité de l'entreprise ;*
  - *Les réserves obligatoires constituées, impartageables, ne peuvent pas être distribuées [...]* »

Les entreprises reconnues par la loi comme appartenant à l'ESS ont des statuts variés : coopératives, mutuelles, associations, sociétés commerciales et fondations.

Les régions de la façade atlantique occupent une place primordiale dans l'ESS au plan national : elles représentent ainsi 28% des emplois liés à ce secteur en France. Elles se distinguent surtout par la **part que ces emplois représentent dans l'emploi total : la Bretagne et les Pays de la Loire** se positionnent en 1ère et 2ème rang des régions pour ce critère, la Nouvelle-Aquitaine se situe également en bonne position, puis vient la Normandie (cf. Figure 53).

Le poids de l'ESS dans les régions de la façade atlantique peut sans doute s'expliquer en partie par le fait que ces régions ont dû se mobiliser, de grandes coopératives ont été constituées pour pallier des insuffisances, remédier à des besoins. Il est également en lien avec l'histoire du syndicalisme et sa force dans ces régions.

84 - *Source de cette partie : Audition de M. Alain Durand, Président de la Chambre régionale de l'Economie Sociale et Solidaire (CRESS) des Pays de la Loire et membre du groupe de travail, le 7 mars 2019.*

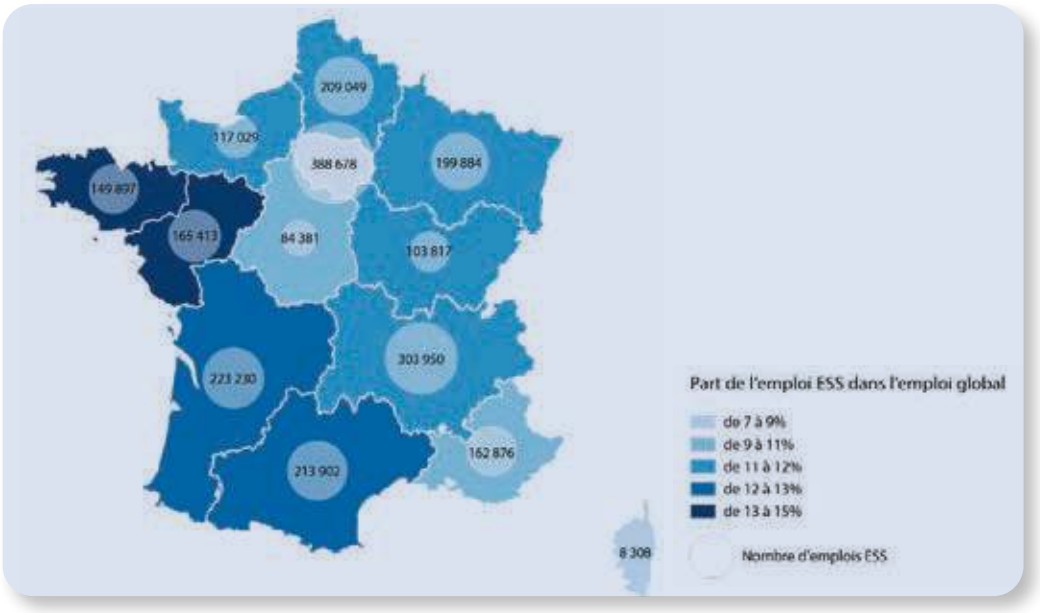


Figure 53 : Emplois liés à l'Economie Sociale et Solidaire et part dans l'emploi global en région en 2014 (Source : Observatoire national de l'ESS-CNCRESS, d'après CLAP 2014)

Ces emplois sont **relativement bien répartis sur les territoires régionaux**. A titre d'exemple, en Pays de la Loire, 80% des communes comptent au moins un établissement employeur de l'ESS, contre 58% au niveau national. Une étude conduite en 2016 par l'INSEE[85] a montré que l'ancrage de l'ESS est plus fort dans les territoires ruraux. L'observatoire national de l'ESS[86] note une continuité frappante de la distribution des établissements de l'ESS par commune entre la Bretagne et l'Ouest des Pays de la Loire, du Centre et du Limousin : on ne trouve nulle part ailleurs une telle densité sur un si grand territoire.

Enfin, il est intéressant de noter que parmi les 20 premiers **territoires labellisés « French Impact »** par le gouvernement pour le développement de l'ESS en février 2019, seuls 3 sont de dimension régionale, et il s'agit de 3 régions de la façade atlantique : Bretagne, Nouvelle-Aquitaine et Normandie. Les territoires de Nantes Métropole et Le Mans Sarthe figurent aussi parmi ces 20 premiers territoires labellisés. Le Grand Poitiers est l'un des 7 nouveaux territoires labellisés en décembre 2019.

> L'Economie circulaire

Selon l'ADEME (l'Agence de la transition écologique), l'économie circulaire peut se définir comme un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien être des individus. Elle repose sur 7 piliers, répartis en trois domaines d'action :

- l'offre des acteurs économiques, qui recouvre l'approvisionnement durable, l'écoconception, l'écologie industrielle et territoriale (mode d'organisation interentreprises par des échanges de flux ou une mutualisation de besoins) et l'économie de la fonctionnalité (qui privilégie l'usage à la possession) ;
- la demande et le comportement des consommateurs, via la consommation responsable et l'allongement de la durée d'usage ;
- la gestion des déchets via le recyclage et la valorisation (matière, énergie).

Il est difficile de quantifier le poids de l'économie circulaire sur les territoires, mais l'engagement des entreprises et des territoires de la façade atlantique dans cette voie semble relativement développé.
En matière d'**écologie industrielle et territoriale**, le recensement établi en 2016 par l'association Orée[87] fait ainsi état de 24 démarches locales dans les régions atlantiques, soit près de 30% du nombre d'expériences récoltées à l'échelle nationale (cf. Figure 54). Les chambres consulaires accompagnent ces démarches sur les territoires, notamment grâce à la plateforme nationale ACTIF, permettant de développer les synergies entre entreprises, sur la base de la connaissance de leurs flux entrants et sortants. L'actualisation de ce recensement ferait sans doute apparaître un développement significatif des démarches d'écologie industrielle et territoriale. Pour le seul département du Maine-et-Loire, sur la période 2016-2019, l'Association pour le Développement de l'Economie Circulaire et Collaborative fait état de 127 coopérations, associant 225 entreprises[88].

85 - Source : Malgré la crise, toujours plus d'emplois dans l'économie sociale et solidaire normande, INSEE Analyses Normandie n°6, 2016.
86 - Source : Atlas commenté de l'économie sociale et solidaire, Edition 2017, Observatoire national de l'ESS – CNCRESS.
87 - Le recueil des démarches d'écologie industrielle et territoriale, Orée, Mars 2016.
88 - Source : Les coopérations inter-entreprises en Maine-et-Loire pour avancer vers une économie circulaire – Résultats au 30 juin 2019, ADECC, 2019.

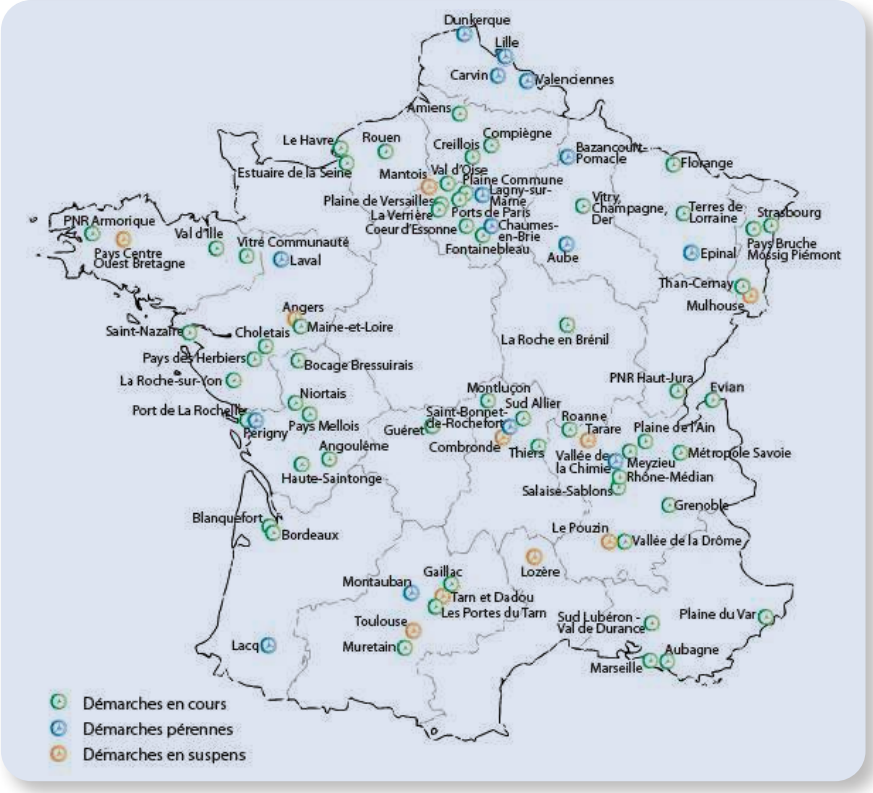


Figure 54 : Recensement des démarches d'écologie industrielle et territoriale en France métropolitaine (Source : Oree, 2016)

La mobilisation des territoires est également forte : parmi les 153 territoires lauréats des appels à projets successifs « **Territoires zéro déchet, zéro gaspillage** », lancés par le ministère de l'Environnement et portés par l'ADEME, 57 appartiennent à la façade atlantique, soit 37% (cf. Figure 55).



Figure 55 : Territoires lauréats des appels à projets « Territoires zéro déchet, zéro gaspillage » en 2014 (en bleu) et 2015 (en vert) (Source : MTES, 2015)

Plusieurs réseaux d'acteurs, centres de ressources, et plateformes collaboratives se sont également structurés en région autour de l'économie circulaire : la plateforme NECI en Normandie, un Réseau ESS et économie circulaire en Bretagne, la démarche de Troisième Révolution Agricole et Industrielle (TRIA) en Pays de la Loire, le Réseau d'Economie Circulaire et d'Innovation RECITA en Nouvelle-Aquitaine.

I.3.5. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ?

Les dynamiques de l'emploi et de l'économie dans les régions de la façade atlantique, décrites jusqu'ici, soulèvent des enjeux et questionnements pour l'avenir qui leur sont propres.

> A court terme, des économies régionales susceptibles d'être concernées de manière assez forte par les conséquences du Brexit

Avant de se projeter à long terme, et dans le prolongement de la contribution qu'ils ont produite sur ce sujet[89], les CESER de l'Atlantique souhaitent mettre en avant un enjeu plus immédiat mais très prégnant sur la façade : les régions atlantiques sont susceptibles d'être concernées de manière assez forte par les conséquences du Brexit. Elles présentent en effet de **nombreuses interactions avec le Royaume-Uni**. Les CESER de l'Atlantique ont retenu en 2017 **sept principaux secteurs ou domaines qui pourraient être significativement affectés**[90] par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, dont quatre sont des filières économiques.

La **pêche** figurera très probablement parmi les filières les plus concernées, du fait de l'interdépendance entre les régions atlantiques et le Royaume-Uni. Les risques sont multiples : restriction des accès aux eaux britanniques, déstabilisation d'autres pêcheries en cas de report d'activité, conditions d'accès au marché européen des produits de la mer, remise en cause de la répartition des quotas de pêche, baisse du budget du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP), conséquences sur l'ensemble de la filière des produits de la mer, etc.

L'enjeu est également fort pour **l'agriculture et l'agro-alimentaire**, filières fortement exportatrices vers le Royaume-Uni : perte de compétitivité-prix, difficultés liées à la mise en place de barrières tarifaires et non-tarifaires, baisse du budget de la Politique Agricole Commune, conséquences sur l'ensemble de la chaîne de distribution.

Le **transport maritime** pourrait également être très impacté par le Brexit : diminution des flux transmanche de passagers, difficultés liées à la mise en place de barrières tarifaires et non-tarifaires pour le fret, répercussions sur les produits exportés, sur le tourisme, risque de congestion portuaire, etc. Ces conséquences potentielles pourraient remettre en cause la pérennité de certains ports, normands notamment, du fait de leur spécialisation dans le transport transmanche.

Les inquiétudes portent enfin sur le secteur du **tourisme**. Les Britanniques constituant l'une des premières clientèles étrangères des régions atlantiques, le Brexit pourrait entraîner une diminution de la fréquentation (et renforcer ainsi la tendance à l'érosion constatée depuis plusieurs années) et du pouvoir d'achat des visiteurs sur place.

> Des enjeux en commun, propres à chaque filière « partagée » par les régions de la façade atlantique

Chacune des filières que les régions de la façade atlantique ont en commun présente des enjeux qui lui sont propres. Sans prétendre à une analyse sectorielle approfondie, les CESER de l'Atlantique souhaitent en souligner quelques-uns.

Parmi les **enjeux qui vont influencer l'agriculture** dans l'avenir, on peut citer :

- l'adaptation aux évolutions des comportements alimentaires et des attentes sociétales ;
- la transition énergétique et écologique de la filière (préservation des ressources naturelles et de la biodiversité),
- la maîtrise de l'eau et plus globalement l'adaptation au changement climatique ;
- la maîtrise de l'urbanisation et plus globalement de la pression foncière qui s'exerce dans certains territoires aux dépens des espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- le vieillissement de la population exploitante, la transmission des exploitations et l'installation des jeunes, l'enjeu de l'attractivité du métier et des formations ;
- l'attention qui sera portée à la rémunération des agriculteurs ;
- la digitalisation du secteur.

Les travaux prospectifs conduits actuellement par les CESER de Nouvelle-Aquitaine, des Pays de la Loire, et de Bretagne sur l'agriculture et l'alimentation permettront d'approfondir ces premiers éléments de réflexion.

Au sein de l'**économie maritime**, chaque filière possède ses spécificités. Les CESER de l'Atlantique ont publié au cours de la dernière décennie leur analyse des filières nautiques[91] et ostréicoles[92]. Au-delà des facteurs conjoncturels qui avaient motivé la conduite de ces travaux, de nombreux enjeux structurels identifiés alors restent d'actualité, y compris en se projetant vers l'avenir. Ainsi, dans le secteur du nautisme, persistent les enjeux d'un développement industriel performant et durable (innovation, compétitivité, excellence environnementale) et du maintien, de l'adaptation et de la visibilité des compétences atlantiques. S'agissant de la filière ostréicole, les enjeux de qualité sanitaire et environnementale, d'accès à l'espace littoral et de visibilité de la filière restent entiers. Concernant la pêche, le CESER Pays de la Loire a récemment souligné les enjeux liés à l'accès et à la gestion de la ressource halieutique, à la transmission des entreprises, à l'innovation et à la représentation de la profession[93]. Plusieurs travaux de prospective sur cette filière ont été menés ou sont en cours actuellement : on peut citer notamment l'étude conduite à l'initiative de France Filière Pêche en 2017[94], ou l'étude sur l'avenir des filières halieutiques à l'horizon 2040, pilotée par la Région Bretagne, dont la publication doit intervenir au second semestre 2020.

---

89 - Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.

90 - La pêche, l'agriculture et l'agro-alimentaire, l'énergie, le transport maritime et aérien, le tourisme, les résidents britanniques, l'enseignement supérieur et la recherche.

91 - Pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique, CESER de l'Atlantique, 2010 et Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable, CESER de l'Atlantique, 2009

92 - Quel avenir pour la filière ostréicole dans les régions de la façade atlantique ?, CESER de l'Atlantique, 2012.

93 - La pêche maritime en Pays de la Loire - Pour préparer l'avenir, CESER des Pays de la Loire, 2016.

94 - Prospective filière française de la pêche maritime, Les synthèses de FranceAgriMer N°5, octobre 2017.

S'agissant du **tourisme**, l'un des principaux défis consiste sans doute à déconcentrer la fréquentation dans l'espace et dans le temps : faire en sorte que la fréquentation centrée sur le littoral irrigue aussi l'arrière-pays, et parvenir à désaisonnaliser une partie de l'activité. La problématique du recrutement et du logement des saisonniers est commune à de nombreux territoires de la façade atlantique. L'enjeu de la durabilité du secteur est également majeur : comment maîtriser les effets de la fréquentation touristique sur les ressources et les milieux naturels ? Par ailleurs, l'un des premiers secteurs qui sera impacté par le changement climatique ne sera-t-il pas le tourisme ?

Dans l'**industrie**, l'enjeu du recrutement et de l'attractivité semble particulièrement prégnant. A titre d'exemple, une étude de l'observatoire de la métallurgie a permis d'identifier 16 métiers prioritaires, en difficulté de recrutement ou en tension à l'horizon 2021, parmi les 400 que compte le secteur. Pour la seule filière de l'industrie navale, dans les 10 ans à venir, 28 000 recrutements sont envisagés, dont 10 000 créations nettes. Les besoins devraient s'élever à 500 recrutements par an dans les métiers en tension dans les quatre régions de la façade atlantique[95]. Les enjeux de recrutement ne sont pas seulement quantitatifs, ils sont aussi qualitatifs, en lien avec la transformation importante des métiers de l'industrie.

D'une manière générale, la transition énergétique et écologique, et numérique concerneront l'ensemble des activités économiques. Elles seront également source de nouvelles activités et de nouveaux emplois.

Le confinement de la population et l'arrêt de certaines activités furent nécessaires pour limiter la propagation de l'épidémie liée au Covid-19. Les conséquences de ces mesures sur un plan économique et social sont tout aussi importantes sur la façade atlantique que dans les autres régions françaises. De manière complémentaire aux expressions déjà adoptées[96] ou en cours d'élaboration au sein des CESER, les CESER de l'Atlantique souhaitent souligner les conséquences spécifiques aux filières que les régions atlantiques ont en commun. Certains secteurs ont en effet été sévèrement affectés, notamment en raison de la grande saisonnalité de leurs activités, et risquent d'être durablement fragilisés.

Ce sont tout d'abord de grandes régions **agricoles**. Toutes les productions n'ont pas été impactées avec la même intensité. Les contraintes les plus importantes ont pesé sur les filières dont la récolte s'effectue au printemps, et qui mobilisent traditionnellement beaucoup de main d'œuvre saisonnière, parfois d'origine étrangère : elles ont été confrontées à des difficultés de recrutement. Toutes les productions ont néanmoins été affectées par une diminution temporaire des débouchés (restauration, restriction des marchés, diminution de l'export).

Le **secteur de la pêche** a été touché de la même façon par ce manque de débouchés, a fortiori parce qu'une part importante des débarquements est habituellement destinée à l'export et à la restauration, notamment collective. La grande distribution a également réduit drastiquement ses commandes, et la demande a chuté, les consommateurs s'étant d'abord orientés vers des produits de longue conservation. De nombreux bateaux, embarquant habituellement des marins pour des marées de plusieurs jours, sont en outre restés plusieurs semaines à quai, pour ne pas exposer leur responsabilité d'employeur si un cas d'infection au Covid-19 se déclarait en mer. Le fonctionnement au ralenti du secteur de la pêche a eu des conséquences indirectes sur l'ensemble de la filière, en premier lieu les criées et le mareyage, puis les poissonniers.

La **filière conchylicole**, qui joue un rôle socio-économique majeur sur la façade atlantique, est également très exposée. La production ostréicole connaît sa seconde crise majeure de l'année, après avoir été sévèrement fragilisée par la fermeture temporaire cet hiver de 23 zones en France, en raison de la contamination des huîtres par le norovirus. Les producteurs espéraient compenser une partie de leurs pertes à l'occasion des fêtes de Pâques, qui clôturent traditionnellement la saison. Mais cela fut impossible faute de débouchés (fermeture des restaurants, restrictions des marchés et de la vente ambulante, diminution de l'export et des commandes de la grande distribution). Les producteurs sont confrontés à des difficultés d'application des mesures de distanciation physique et à des problématiques de stockage (les huîtres qui étaient prêtes à la vente ont dû être remises à l'eau, dans des zones où leur croissance doit être ralentie). Les ventes semblent avoir repris à un niveau quasi-normal pour la saison estivale, notamment sur le littoral, mais sans pour autant combler le déficit de commercialisation du printemps, et avec une chute des prix payés aux producteurs. Les situations sont très variables selon les entreprises et les circuits de distribution. La filière mytilicole a été, dans un premier temps, moins impactée, car le printemps correspond à une phase de préparation de la production.

Dans le secteur de la **plaisance**, une partie de l'activité des chantiers de construction navale est saisonnière, avec des commandes au printemps, destinées à être livrées à l'été. La suspension de l'activité à cette saison a donc eu des conséquences importantes. Au-delà des déficits de commandes et de production, les professionnels redoutaient avant l'été un engorgement logistique pour ce qui est de l'acheminement des unités au redémarrage de l'activité. Les propriétaires risquaient de décaler dans le temps la mise à l'eau de leurs bateaux, voire d'y renoncer pour l'ensemble de la saison si celle-ci est trop tardive. Les loueurs ont également fait face à d'importantes vagues d'annulation. Les associations, qui portent une part essentielle de l'offre liée à la pratique des sports nautiques, ont été tout aussi exposées.

95 - *Source : Audition de M. Dominique Sennedot, Directeur du Campus des Industries Navales, le 7 mars 2019.*

96 - *A ce jour, le CESER de Bretagne a adopté une expression intitulée « Crise sanitaire provoquée par le COVID-19 : points de vigilance et actions prioritaires à engager en Bretagne » (6 avril 2020), actualisée par une deuxième expression le 27 avril 2020. Le CESER de Nouvelle-Aquitaine a adopté une expression intitulée « COVID-19 : expression du CESER sur l'annonce des mesures d'urgence du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, sur la situation et les perspectives » (8 avril 2020). Le CESER de Normandie a adopté une expression intitulée « Le déconfinement en Normandie : Portrait de la société à l'heure de la reprise » (mai 2020). Le CESER Pays de la Loire a adopté une Contribution au plan de relance régional (26 juin 2020).*

Cette problématique est commune à l'ensemble de la **filière touristique**. Les activités « groupes » et « rencontres professionnelles » ont commencé à chuter dès le début de l'année. La saison n'a pu être lancée qu'au mois de juin et les inquiétudes étaient fortes avant l'été. La chute de fréquentation hotellière entre juillet 2019 et juillet 2020 semble avoir été relativement contenue dans les régions atlantiques (inférieure à 10%) par rapport à la moyenne française (30%)[97]. Les situations sont néanmoins très variables selon les entreprises, leur taille, leur localisation et le segment dans lequel elles opèrent. La fragilité du secteur du tourisme social s'est probablement accrue avec la crise. La mise à l'arrêt temporaire de la filière touristique a eu des conséquences indirectes importantes sur l'emploi et les ressources financières des collectivités (taxe de séjour), a fortiori dans les territoires où l'économie est très spécialisée dans le tourisme.

Le secteur de la **culture** est fortement marqué par la crise. Les festivals sont particulièrement nombreux dans l'Ouest de la France et génèrent des retombées économiques importantes pour les territoires. Les annulations et reports massifs du printemps et de l'été pourraient remettre en cause la pérennité des plus fragiles d'entre eux. La situation des intermittents du spectacle est également très préoccupante.

D'autres secteurs ont été ébranlés par la suspension totale ou partielle de leur activité : le commerce (en particulier l'hôtellerie-restauration), le bâtiment, ou encore l'industrie (notamment aéronautique, automobile et navale). Dans ces trois dernières filières, particulièrement représentés sur la façade atlantique, outre les fortes baisses de production déjà enregistrées, de très fortes incertitudes pèsent sur les carnets de commande à venir dans les 2 à 3 prochaines années.

D'une manière générale, tous secteurs confondus, les **conséquences de la crise** sur l'emploi pourraient être graves, au-delà des impacts qu'elle a déjà eus sur les contrats de travail temporaires (non-renouvellement des contrats à durée déterminée, déficit d'offre de contrats saisonniers, baisse de l'interim). Certains observateurs redoutent des défections d'entreprise en série et une montée du chômage de masse.

La crise a également remis en lumière **l'enjeu d'une économie de proximité** (notamment dans le domaine de l'agriculture, de l'industrie) et de circuits d'approvisionnement permettant de répondre aux besoins des territoires, la nécessité de trouver un nouvel équilibre entre échanges mondiaux et relocalisation. Les circuits courts agricoles ont ainsi attiré de nouveaux clients, et de nombreuses initiatives de mise en relation directe entre producteurs et consommateurs ont vu le jour à cette occasion. La pénurie de certains équipements de protection individuelle et de soins ou de matières premières nécessaires à leur fabrication, a aussi montré les limites d'une trop grande dépendance étrangère et la nécessité de repenser certaines relocalisations et de retrouver une maîtrise industrielle pour certains produits voire certaines filières qu'il convient de déterminer.

Enfin, la crise a démontré l'intérêt pour les entreprises et les organisations de se doter de **plans de continuité d'activité** identifiant les risques potentiels, les facteurs de vulnérabilité des entreprises, et les moyens mobilisables pour faire face à de tels risques.

> *La relative diversification des économies des régions atlantiques, garantie d'une meilleure résilience pour l'avenir ?*

La résilience des régions atlantiques semble pouvoir être reliée à la relative diversification et à la place de l'industrie dans leurs économies : cela se vérifiera-t-il toujours à l'avenir ?
Le transfert de savoir-faire d'un secteur industriel à l'autre a ainsi permis à certains territoires de rebondir. C'est par exemple le cas du Choletais, dans le Maine-et-Loire, dont le tissu industriel était historiquement spécialisé dans la mode (textile-habillement, cuir-chaussure), et qui s'est progressivement diversifié les secteurs du caoutchouc et des matières plastiques, de l'électronique, etc. Comment favoriser ce type de transferts ?

Cette question reste entière à la lumière de la crise actuelle provoquée par le Covid-19 : la résilience des régions et territoires de la façade atlantique est mise à rude épreuve. De premiers travaux menés par l'INSEE[98] ont montré à l'échelle régionale et départementale des **différences d'exposition à la chute d'activité** économique engendrée par les mesures de confinement. Ainsi, la Bretagne est la région métropolitaine la moins affectée au 7 mai 2020, tandis que les Pays de la Loire et la Normandie se positionnent aux 6ème et 8ème rang parmi les régions les plus affectées. Ces différences reflètent essentiellement des **différences de structure sectorielle**. Ainsi en Normandie, la baisse de l'activité industrielle contribue de manière très significative à la perte d'activité économique. Mais l'INSEE note également que les industries agro-alimentaires répondant à des besoins essentiels soutiennent l'activité des régions où elles sont largement implantées, notamment en Bretagne et Pays de la Loire.

D'autres travaux menés par France Stratégie à l'échelle des **zones d'emploi**[99] montrent que les zones à l'indice de vulnérabilité le plus élevé, mesuré à partir de la perte d'activité liée au confinement, sont les zones littorales (notamment en Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine, et Honfleur en Normandie) **et fortement industrielles** (notamment en Pays de la Loire : Saint-Nazaire, Les Herbiers). À l'inverse, les territoires où l'emploi public est important et les territoires agricoles semblent plus protégés de la baisse d'activité due au confinement. Les territoires industriels apparaissent également les plus exposés à la perte d'emplois liés à la crise, mais connaissent néanmoins un rebond très important grâce à la reprise de l'activité en juin.

97 - Source : Tourisme, un gros manque à gagner, Ouest-France, 10 août 2020, et Tourisme : le mois de juillet « réconfortant », Ouest-France, 11 août 2020.
98 - Source : Point de conjoncture - Éclairage : Pendant le confinement, la perte d'activité économique de chaque région dépendrait fortement de sa structure sectorielle, INSEE, 7 mai 2020.
99 - Source : Vulnérabilité économique des zones d'emploi face à la crise, France Stratégie, 9 juin 2020.

> Un potentiel de développement de certaines formes d'économie

Les régions de la façade atlantique disposent de réels atouts pour développer certaines formes d'économie.

Comme évoqué précédemment (cf. I.1.6), le vieillissement de la population ouvre des perspectives économiques particulières, celles de la **silver economie**. Des innovations techniques et numériques peuvent ainsi permettre de répondre à l'enjeu particulier du maintien à domicile. Des Régions atlantiques participent déjà à la structuration de la silver economie. Les ex-Régions Basse-Normandie et Aquitaine se sont engagées très tôt dans ce sens : elles figurent parmi les premières à s'être auto-qualifiées de « Silver régions » et à avoir été reconnues comme telles par l'Etat dans le prolongement de la politique nationale de filière lancée en 2013. L'ex-Limousin et les Pays de la Loire se sont aussi impliquées dans des démarches similaires, en choisissant d'accompagner un pilote externe chargé de cette structuration[100]. En Bretagne, la filière semble jusqu'à présent moins bien identifiée, même si des innovations et des projets ont été développés, ainsi qu'un gérontopôle depuis 2015.

L'économie sociale et solidaire, déjà particulièrement représentée dans les régions de la façade atlantique (cf. partie I.3.4), dispose encore d'un potentiel de développement important.

C'est également le cas de l'**économie circulaire**. Compte tenu des dynamiques démographiques projetées, l'enjeu de la maîtrise de la consommation des ressources naturelles sera particulièrement prégnant sur la façade atlantique. L'importance des filières du bâtiment et des travaux publics (BTP), de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, de l'industrie constituent autant d'atouts pour développer l'économie circulaire dans ces régions : réutilisation et recyclage des déchets du BTP, déploiement de circuits alimentaires de proximité, de l'écologie industrielle et territoriale, valorisation des déchets, etc.

Enfin, les régions atlantiques ont également des atouts à faire valoir dans le développement de l'**économie de la connaissance**, que l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) définit comme « fondée sur la production, la distribution et l'utilisation de la connaissance et de l'information ». Elles disposent ainsi d'écosystèmes de recherche et d'innovation relativement denses, comme en témoigne la partie suivante de la contribution.

I.4/ Situation en matière de formation, de recherche et d'innovation

Le capital humain est une ressource clé du développement économique des territoires abordé précédemment. En matière d'éducation dans le premier et le second degré, les régions de la façade atlantique présentent quelques caractéristiques globales, mais aussi des spécificités territoriales (I.4.1). Elles partagent également certains traits communs dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche (I.4.2). Il est en outre intéressant d'analyser le positionnement de la façade atlantique dans les dynamiques d'innovation (I.4.3). Les enjeux et questionnements pour l'avenir sont multiples dans ces trois domaines (I.4.4).

I.4.1. Education dans le premier et le second degré : quelques caractéristiques régionales mais des spécificités avant tout territoriales[101]

> Des effectifs scolaires à relier aux dynamiques démographiques

La démographie des jeunes en âge d'être scolarisés ou susceptibles d'étudier dans le supérieur est un déterminant majeur des effectifs d'élèves. Dans le prolongement des dynamiques démographiques exposées dans la partie I.1, les départements littoraux de la façade atlantique, de l'Ille-et-Vilaine aux Pyrénées-Atlantiques, connaissent de **fortes progressions des jeunes de moins 18 ans** (cf. Figure 56).

100 - *Source : Les silver régions, déployer la silver économie sur tous nos territoires, France Silver Eco, juin 2016.*
101 - *Sources principales de cette partie : Éducation et enseignement supérieur, approches territoriales, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017 et Géographie de l'École, MENESR-DEPP MAAF, 2017.*

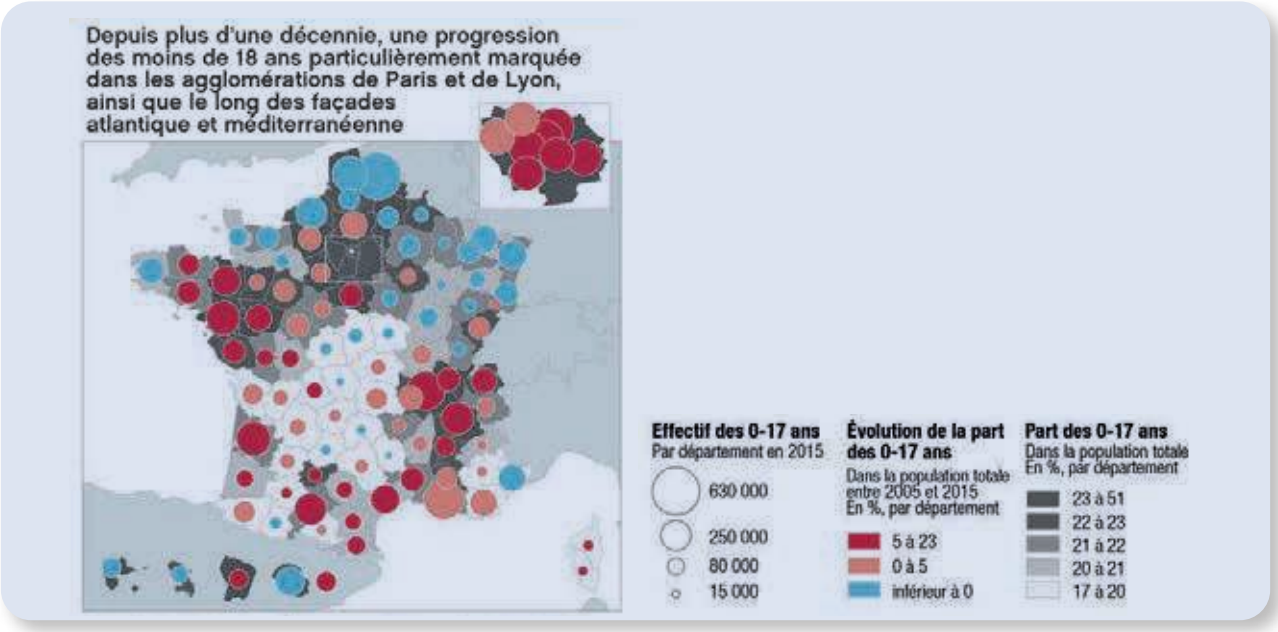


Figure 56 : Effectif, part et son évolution dans la population totale par département en 2015 (Sources : Insee-MEN-DEPP, estimations de population au 1er janvier 2005-2015, © DEPP, Géographie de l'école 2017, Réalisation : CGET, 2018)

Les **conditions d'apprentissage** dans le premier degré, et notamment le nombre d'élèves par classe, **varient aussi fortement selon la densité de population**. A l'échelle nationale, les valeurs maximales sont atteintes en région parisienne, autour des métropoles de Rennes et de Nantes, et de façon plus circonscrite le long de la côte aquitaine et autour de la métropole toulousaine (cf. Figure 57).

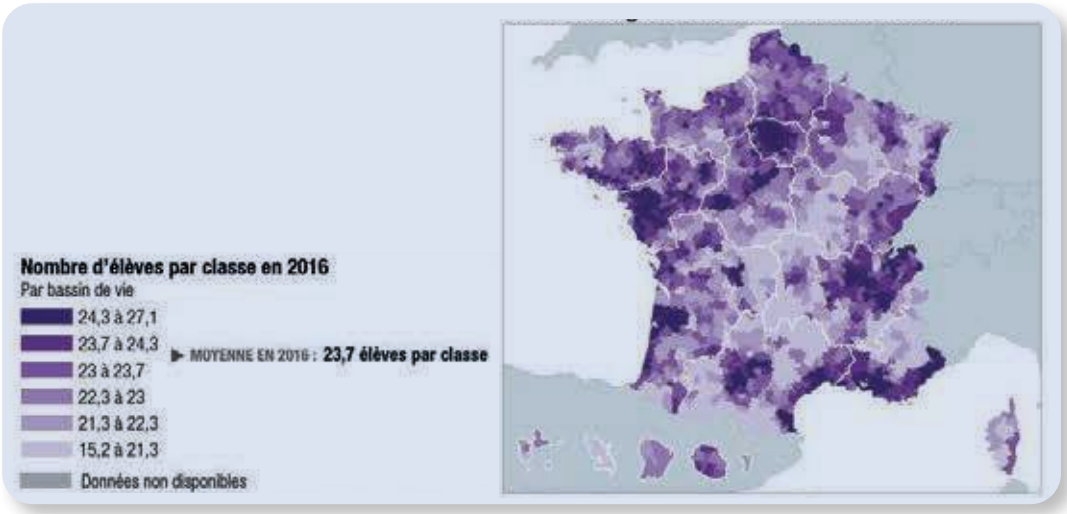


Figure 57 : Nombre d'élèves par classe par bassin de vie en 2016 (Source : calculs DEPP à partir de MEN-DEPP, constat de rentrée 2016 (effectifs de classes et d'écoles), Réalisation : CGET, 2018)

Comme le note l'Observatoire des territoires, « *quelles que soient les dynamiques démographiques des territoires, l'évolution du nombre de jeunes de moins de 18 ans soulève des enjeux spécifiques à chaque type de territoire : maintien des écoles dans les territoires où la population enfantine décroît, risque de surcharge des classes dans les territoires en forte croissance démographique* ».

> Quelques indicateurs de « réussite » et d'« échec » scolaire : des résultats variables selon les académies et les régions

Une évaluation de l'acquisition des compétences du socle commun[102] à l'entrée en 6ème a été mise en place en 2015. Les résultats de cette enquête ont par exemple permis de dresser une cartographie de la **maîtrise de la langue française**[103] **à la fin du premier degré. Les académies de Rennes, Nantes, Poitiers, Limoges et Bordeaux présentent des taux supérieurs à la moyenne** nationale, ce qui n'est pas le cas des académies de Rouen et Caen (cf. Figure 58).

102 - Le socle commun identifie les connaissances et compétences qui doivent être acquises à l'issue de la scolarité obligatoire dans différents domaines comme la maîtrise de la langue, les mathématiques et les sciences.
103 - Cette compétence évalue le niveau des élèves en lecture, orthographe, grammaire et vocabulaire.

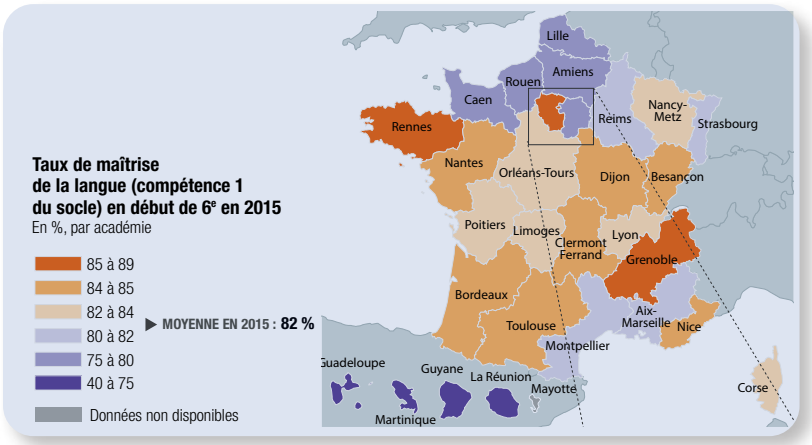


Figure 58 : Taux de maîtrise de la langue française en début de 6ème par région en 2015 (Source : à partir de calculs DEPP, MEN-DEPP, 2015 – © DEPP, Géographie de l'école 2017, Réalisation : CGET, 2018)

Si l'on s'intéresse maintenant aux **taux de réussite aux examens, et notamment au baccalauréat**, on obtient une géographie proche de la précédente : les régions Bretagne, Pays de la Loire et dans une moindre mesure Nouvelle-Aquitaine, présentent des taux de réussite parmi les plus importants de France, tandis que ces taux sont inférieurs à la moyenne nationale en Normandie (cf. Tableau 10). Ce « retard » récurrent de la Normandie semble néanmoins diminuer progressivement.

	Général	Technologique	Professionnel
Normandie	91,4	90,1	80,5
Bretagne	93,7 (3ème)	94,0 (2ème)	86,9 (1ère)
Pays de la Loire	94,1 (2ème)	94,8 (1ère)	86,0 (2ème)
Nouvelle-Aquitaine	92,2	91,7	83,0 (3ème)
France métropolitaine + DOM	*91,5*	*90,7*	*80,5*

Tableau 10 : Taux de réussite au baccalauréat en % en 2015 par région et rang des régions dans le classement national (Source : Géographie de l'École, MENESR-DEPP MAAF, 2017)

Les résultats sont similaires si l'on considère le **taux d'accès au baccalauréat**, c'est-à-dire l'espérance d'obtenir le baccalauréat pour un élève de 6ème (cf. Figure 59).

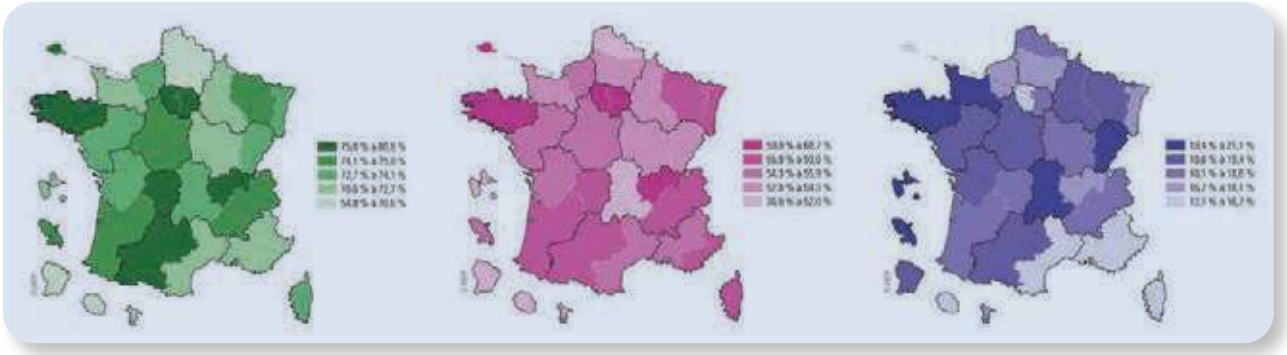


Figure 59 : Espérance d'obtenir le baccalauréat pour un élève de 6ème par région en 2015 (à gauche : toutes voies confondues, au milieu : voie générale et technologique, à droite : voie professionnelle, Source : Géographie de l'École, MENESR-DEPP MAAF, 2017)

Quel que soit l'examen – diplôme national du brevet, certificat d'aptitude professionnel, baccalauréat général, technologique ou professionnel –, ce sont généralement les mêmes académies qui obtiennent les meilleurs résultats. Ainsi, Rennes fait systématiquement partie des trois académies qui réussissent le mieux, tout comme Nantes (hormis pour le brevet).

Ces disparités entre académies en termes de réussite sont toutefois à mettre en regard avec d'autres éléments. En France, les **facteurs sociodémographiques** pèsent en effet particulièrement sur les chances de réussite des élèves. Depuis 10 ans, les enquêtes du Programme international pour le suivi des acquis des élèves (PISA) de l'OCDE dressent le constat d'une aggravation importante des inégalités de réussite scolaire en fonction de l'origine sociale des élèves.

Les régions de la façade atlantique prises dans leur globalité apparaissent **relativement épargnées par le décrochage scolaire**, comparées à d'autres régions. Ce phénomène, couramment mesuré par la part des jeunes de moins de 25 ans sortis du système scolaire sans diplôme (outre le BEPC, le brevet des collèges ou le brevet), touche en France 1 jeune sur 4 environ. Les départements qui présentent des taux supérieurs à cette moyenne nationale sont situés en Nouvelle-Aquitaine (Lot-et-Garonne notamment) et en Normandie (principalement l'Eure, cf. Figure 60). Ces moyennes départementales peuvent néanmoins masquer de fortes disparités locales. Une récente étude du Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Cereq) a permis d'établir à l'échelle cantonale une cartographiques des risques d'échec scolaire, en fonction de facteurs socio-économiques.

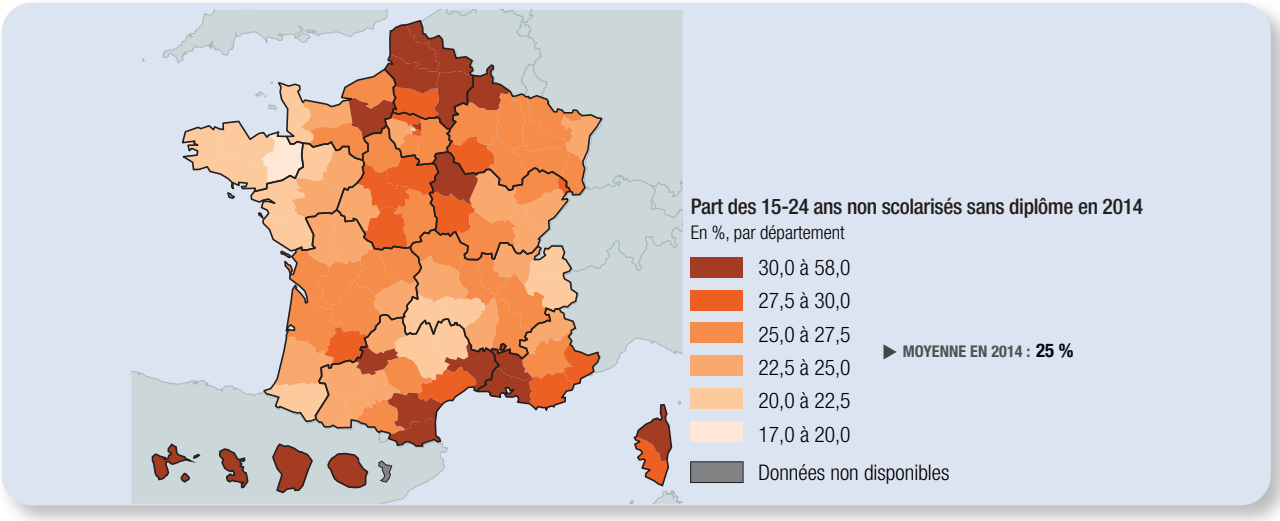


Figure 60 : Part des 15-24 ans non scolarisés sans diplôme en 2014, en % par département (Source : Insee-RP, 2014, Réalisation : CGET, 2018)

D'un point de vue évolutif, il faut noter que la part des 16-25 ans sans diplômes et ne poursuivant pas d'études a diminué entre 2006 et 2013 dans presque tous les départements. Les départements de l'Académie de Caen ont connu une baisse importante de cette part. A l'inverse, seuls le Finistère, la Vienne et les Landes ont connu une progression de cet indicateur du décrochage scolaire (cf. Figure 61).

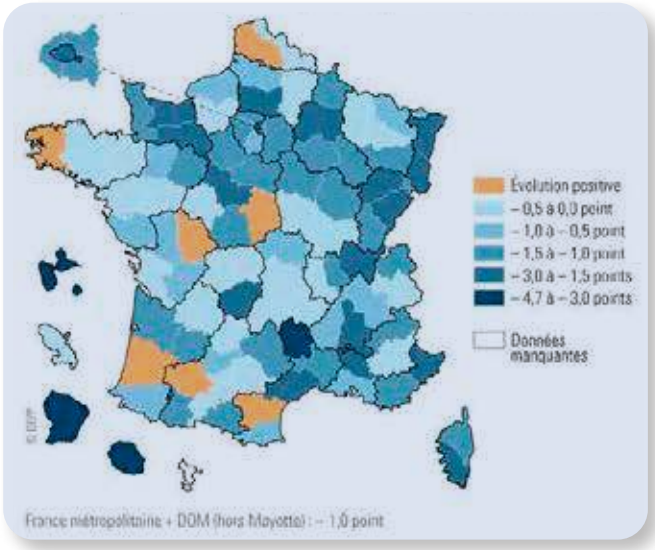


Figure 61 : Evolution de la part de jeunes âgés de 16 à 25 ans sans diplôme et ne poursuivant pas d'études entre 2006 et 2013, par département (Source : Géographie de l'École, MENESR-DEPP MAAF, 2017)

> Dans le second degré, des profils différenciés entre académies et régions en termes d'offre de formation et d'orientation des élèves

L'**enseignement privé** est particulièrement représenté en Bretagne et dans les Pays de la Loire, notamment au collège et au lycée. La part des élèves scolarisés dans le privé dépasse localement les 50 % comme au nord de Brest, autour de Vannes et en Vendée. Le Pays basque se distingue également de ce point de vue (cf. Figure 62). Cette spécificité est essentiellement liée à l'histoire et à la sociologie de ces régions. Il faut également noter que l'enseignement privé contribue de manière importante à l'offre de formation, notamment dans les territoires qui sont dépourvus d'offre publique.

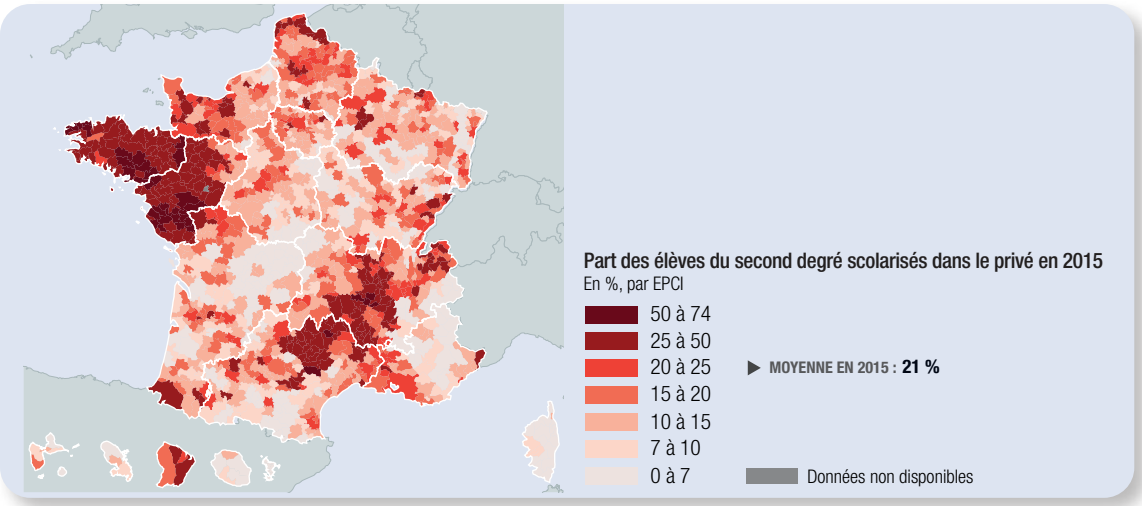


Figure 62 : Part des élèves du second degré scolarisés dans le privé en 2015 en % par EPCI (Source : MEN-DEPP, Base Scolarité, rentrée 2015, Réalisation : CGET, 2018)

À la fin du collège, le **passage en filière générale et technologique ou professionnelle** constitue une étape importante dans la mise en place de parcours scolaires différenciés. Les académies de la façade atlantique présentent des profils distincts selon la typologie élaborée par le ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (cf. Figure 63).

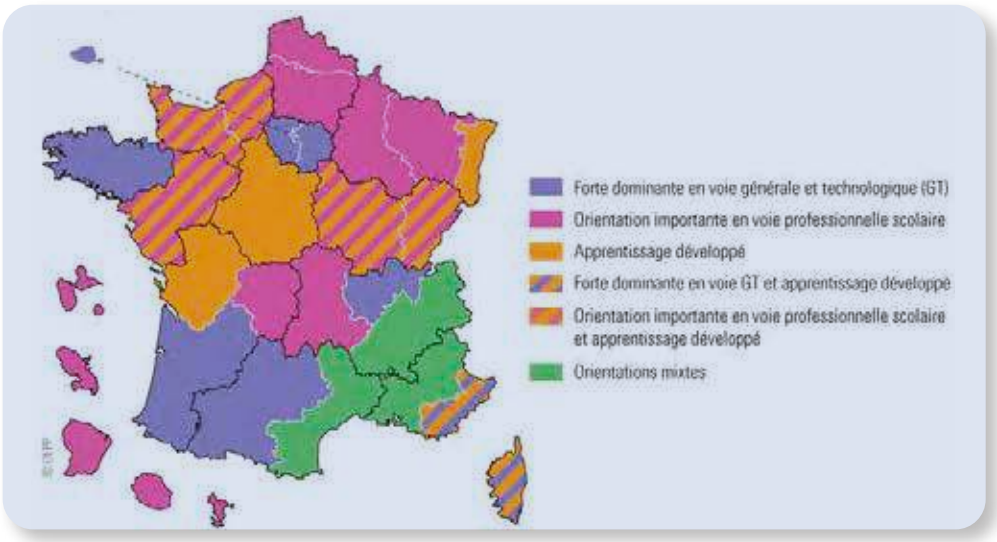


Figure 63 : Les types d'orientation en fin de troisième en 2015 (Source : Géographie de l'École, MENESR-DEPP MAAF, 2017)

L'**apprentissage** apparaît relativement développé dans les académies de Nantes, Poitiers, Caen et Rouen. Il faut souligner dans ce domaine que le concept des Maisons Familiales Rurales (MFR), qui proposent entre autres des formations par apprentissage, est né dans le Lot-et-Garonne. Il existe aujourd'hui 430 MFR en France, mais elles sont particulièrement nombreuses sur la façade atlantique (cf. Figure 64).



Figure 64 : Implantation des Maisons Familiales Rurales en France métropolitaine (Source : Union nationale des MFR)

L'orientation en filière générale et technologique, majoritaire en France, est particulièrement marquée dans les départements urbains et le long de la façade atlantique. Les départements de l'ex-Haute-Normandie se distinguent par la part des élèves de seconde en filière professionnelle (cf. Figure 65).

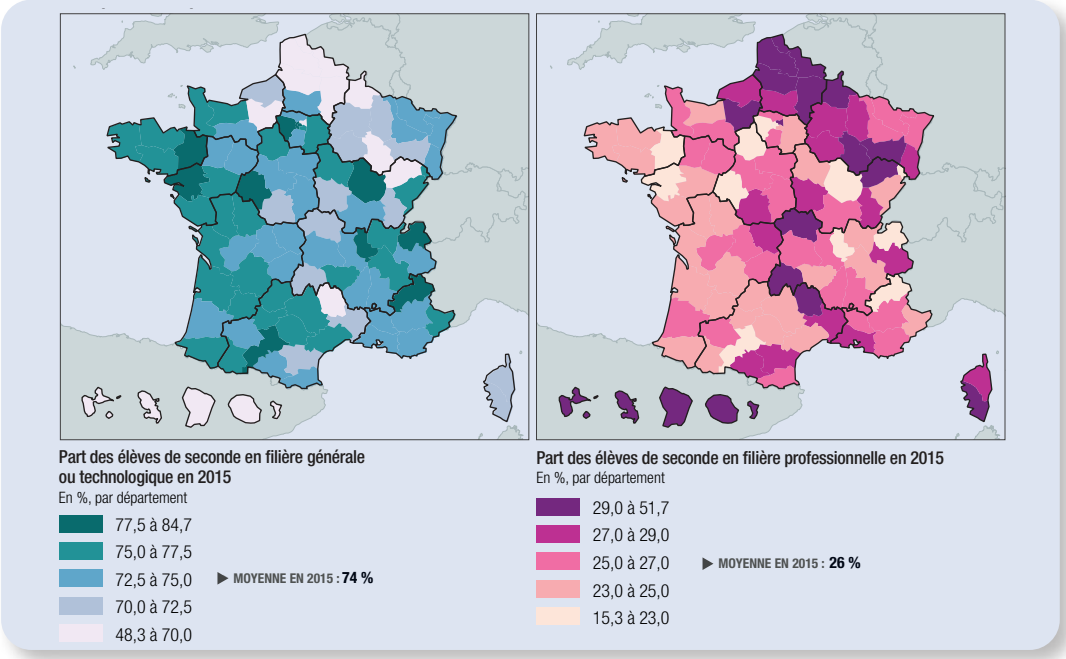


Figure 65 : Part des élèves de seconde en filière générale ou technologique (à gauche) et professionnelle (à droite) à en 2015 en % par département (Source : MEN-DEPP, Base Scolarité, rentrée 2015, Réalisation : CGET, 2018)

Ces cartes rappellent la distribution spatiale d'un certain nombre d'indicateurs de réussite précédemment évoqués et suggèrent un lien entre difficultés scolaires et professionnalisation précoce, comme le note l'Observatoire des territoires.

I.4.2. Enseignement supérieur : des situations variables selon les régions mais surtout selon les territoires

> Une amélioration globale de l'accès à l'enseignement supérieur, des effectifs croissants et une relative multipolarité dans ce domaine

Entre 1982 et 2013, la part des plus de 25 ans qui ne sont plus scolarisés et qui sont diplômés du supérieur a plus que triplé en France métropolitaine, passant de 8,2 % à 27,8 %. Elle a particulièrement augmenté dans les territoires où elle était la plus faible. Ceci témoigne d'une **amélioration globale de l'accès à l'enseignement supérieur**, quels que soient les territoires considérés et d'une réduction des écarts entre ces derniers. Les régions de la façade atlantique ne font pas exception à ces considérations nationales. Néanmoins, le taux de **poursuite d'études** des bacheliers dans l'enseignement supérieur y reste **inférieur à la moyenne nationale** (cf. Figure 66).

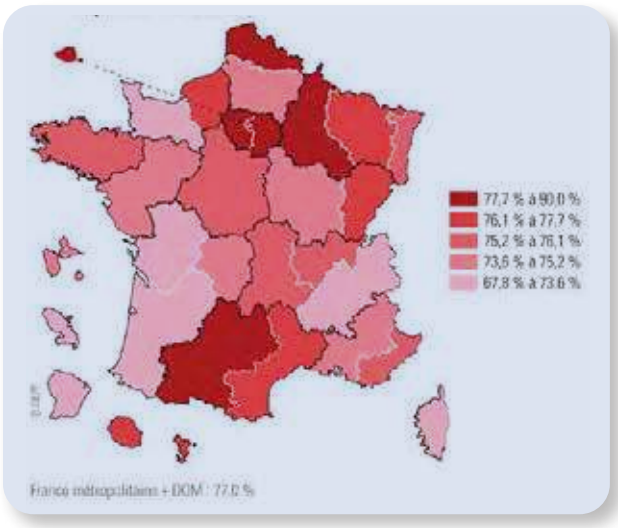


Figure 66 : Taux de poursuite des nouveaux bacheliers dans l'enseignement supérieur en 2015 en % par académie (Source : Géographie de l'École, MENESR-DEPP MAAF, 2017)

Il n'a pas été possible de réunir dans le cadre de cette étude des données comparables sur les disparités territoriales d'accès à l'enseignement supérieur à une échelle plus locale que celle de l'académie. Elles sont pourtant importantes, selon que les jeunes sont issus de territoires métropolitains, de villes moyennes, d'espaces ruraux. Les inégalités d'accès à l'enseignement supérieur sont également sociales : elles ne tiennent pas tant au coût de la formation qu'à l'ensemble des coûts annexes : logement, mobilité, etc.

Les **effectifs d'étudiants sont croissants** dans la majorité des unités urbaines de la façade atlantique depuis 2001 (cf. Figure 67). Il faut noter une relative **multipolarité de l'enseignement supérieur**, par rapport au reste du territoire national : au-delà des grands pôles qui concentrent la majorité des étudiants, co-existent des pôles secondaires, dont les effectifs ne sont pas négligeables et dont les dynamiques de croissance sont le plus souvent importantes. Cette spécificité atlantique est sans doute à relier au maillage de villes moyennes qui caractérisent l'Ouest de la France.

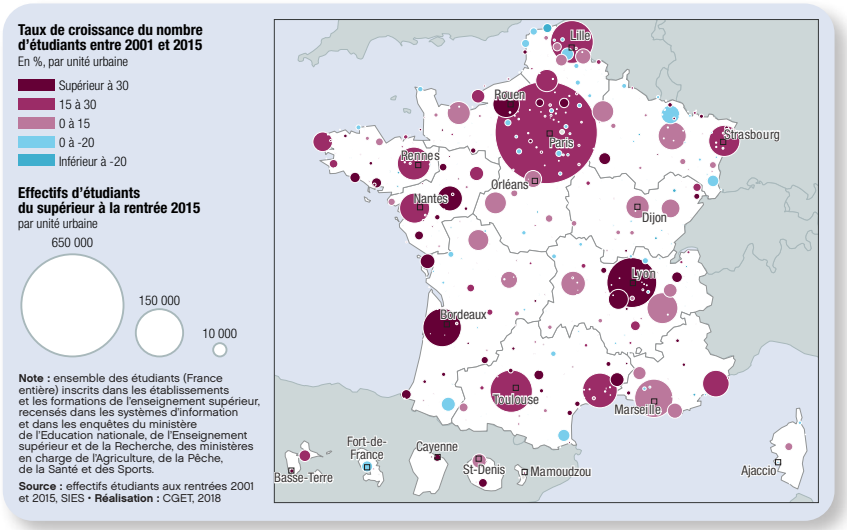


Figure 67 : Effectifs d'étudiants et son taux de croissance entre 2001 et 2015 par unité urbaine (Source : effectifs étudiants aux rentrées 2001 et 2015, SIES, Réalisation : CGET, 2018)

> Mobilité des étudiants et attractivité des régions atlantiques

La mobilité géographique des étudiants est importante, dès le début des études supérieures, en fonction de l'offre de formation disponible et de sa nature : en 2015, un quart des néo-bacheliers sont concernés par un changement d'académie. **Les académies de la façade atlantique parviennent globalement à retenir une grande part de leurs bacheliers** : c'est le cas de Rouen, Rennes, Nantes et Bordeaux, et dans une moindre mesure de Caen. Malgré une moindre capacité à retenir ses bacheliers, **l'académie de Limoges se distingue cependant par une attractivité à l'égard des bacheliers venant du reste du territoire** national. Les académies de Nantes, Poitiers et Bordeaux sont également relativement attractives : plus de 20% des néo-bacheliers y étudiant proviennent d'une autre académie (cf. Figure 68).

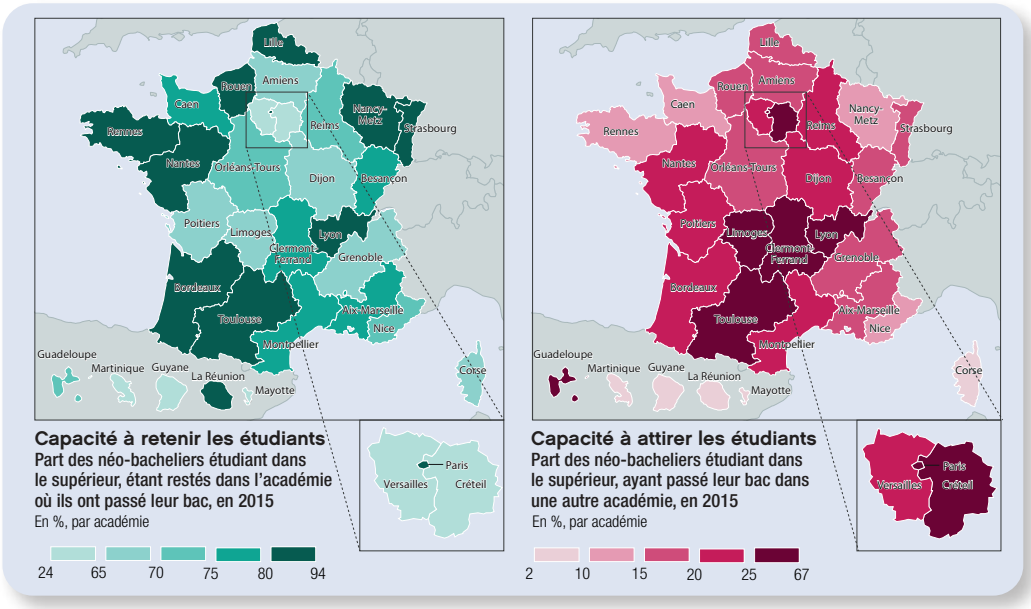


Figure 68 : Capacité des académies à retenir et à attirer les étudiants en 2015 (Sources : MESRI-SIES, systèmes d'information SISE 2015, Scolarité 2015, SIFA 2014, SAFRAN 2015, Enquête auprès des établissements : écoles de commerce, juridiques, privées, formations sanitaires et sociales, artistiques en 2015, Réalisation : CGET, 2018)

Il est également intéressant d'observer l'**origine et l'importance des flux d'étudiants entre académies** en France. Ces mobilités se font **principalement vers l'Île-de-France ou vers une académie voisine** de l'académie dans laquelle ils ont passé leur baccalauréat. Les académies envoyant une part importante de leurs bacheliers vers l'Île-de-France sont en premier lieu les académies voisines : la situation de Rouen est significative de ce point de vue (33 % des bacheliers qui changent d'académie pour étudier dans le supérieur se dirigent vers l'Île-de-France). Les flux sont **particulièrement importants entre la Bretagne et les Pays de la Loire** (2 100 étudiants de Rennes vers Nantes, et 1 400 de Nantes vers Rennes en 2015, cf. Figure 69).

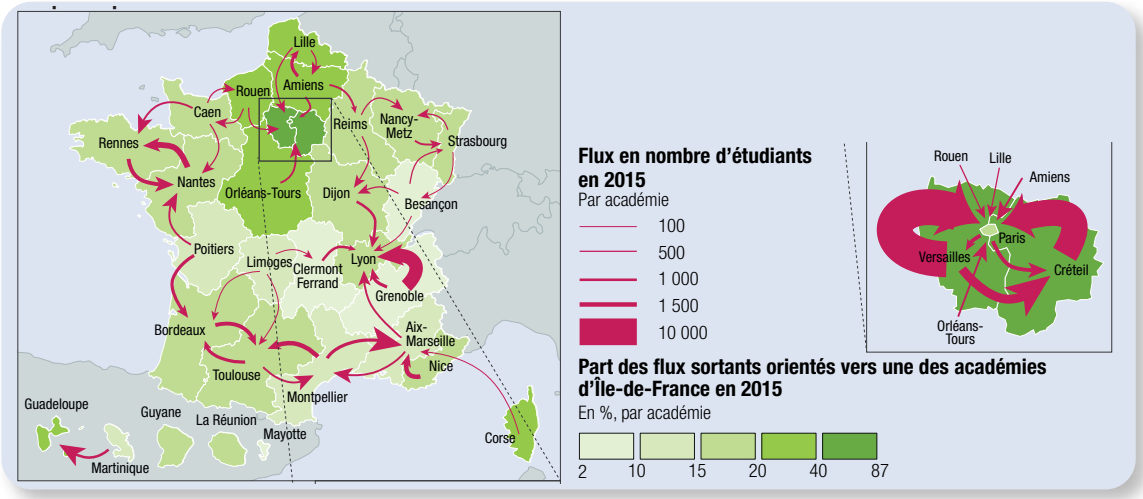


Figure 69 : Flux entre académies en nombre d'étudiants en 2015 (Sources : MESRI-SIES, systèmes d'information SISE 2015, Scolarité 2015, SIFA 2014, SAFRAN 2015. Enquêtes auprès des établissements : écoles de commerce, juridiques, privées, formations sanitaires et sociales, artistiques, etc. en 2015, Réalisation : CGET, 2018)

L'**attractivité internationale**, c'est-à-dire vis-à-vis des étudiants étrangers, des établissements d'enseignement supérieur des régions de la façade atlantique est globalement inférieure à la moyenne nationale. Seule l'académie de Poitiers s'en approche. D'un point de vue évolutif sur la période 2013-2018, il faut noter que la progression du nombre d'étudiants étrangers est très importante en Nouvelle-Aquitaine, supérieure à la moyenne nationale (cf. Figure 70). Cette attractivité est cependant très variable d'un site à l'autre et d'un cycle à l'autre. On peut ainsi noter que la Normandie occupe le deuxième rang national pour la part des étudiants étrangers inscrits en doctorat[104].

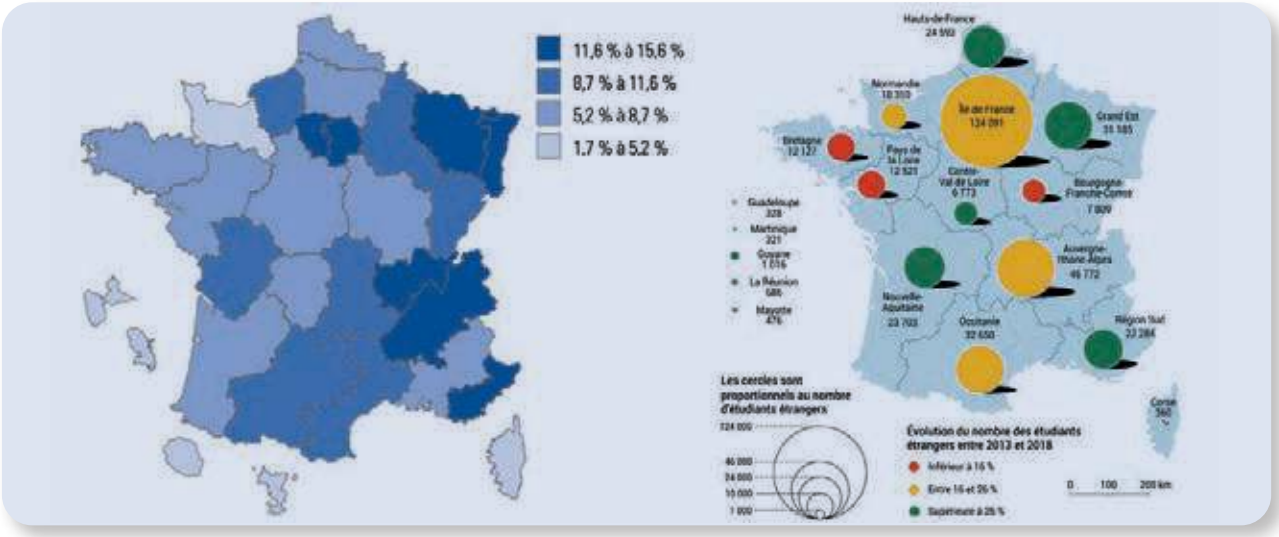


Figure 70 : Part des étudiants internationaux par académie en 2018 (à gauche) et évolution du nombre d'étudiants étrangers par région entre 2013 et 2018 (Sources : MESRI-SIES)

I.4.3. Recherche et développement, innovation : des écosystèmes relativement denses et des spécialisations, pour certains partagés

> En préambule, quelques repères quantitatifs sur les acteurs, les dépenses et les indicateurs de résultat liés à la recherche et développement

L'analyse de la répartition des acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur met en avant des situations inégales selon les régions : on observe une forte concentration géographique de ces acteurs, notamment en

104 - Source : Audition de M. Lamri Adoui, Président de la Communauté d'Universités et Établissements (COMUE) Normandie Université, le 7 mars 2019.

Ile-de-France, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. En 2017, les régions atlantiques représentent **15,2% des effectifs rémunérés de recherche et développement (R&D)**[105] **des entreprises et des administrations** en France (cf. Tableau 11). La Bretagne se démarque par une forte part des chercheurs dans la population active. Les Pays de la Loire enregistrent quant à eux la plus forte progression de ces effectifs entre 2009 et 2017 à l'échelle nationale (+26,7%).

	Entreprises	Administrations	Total	Evolution 2009-2017
Normandie	7 670	4 012	11 682	9,2
Bretagne	9 506	7 379	16 885	4,2
Pays de la Loire	10 403	5 725	16 129	26,7
Nouvelle-Aquitaine	12 648	10 146	22 793	16,6
Façade atlantique	*40 227*	*27 262*	*67 489*	*14*
France	*265 496*	*176 014*	*441 509*	*13,8*

Tableau 11 : Effectifs de R&D rémunérés des entreprises et des administrations en équivalents temps plein en 2017 et évolution en % sur la période 2009-2017 dans les régions de la façade atlantique (Source : MESR, 2017)

En 2015, en France, la dépense intérieure de R&D s'élève à 50 milliards d'euros, soit 2,2 % du Produit Intérieur Brut (PIB). L'effort de recherche est également mesuré à l'échelle régionale (il rapporte les dépenses intérieures de R&D réalisées dans la région à son PIB). Les quatre régions de la façade atlantique présentent en 2015 des **efforts de recherche inférieurs à la moyenne nationale** : 2% en Bretagne, 1,5% en Normandie, 1,4% en Nouvelle-Aquitaine et 1,2% en Pays de la Loire (cf. Figure 71). Cependant, les **progrès en matière de développement de la R&D** sont réels dans ces régions. L'INSEE note ainsi qu'en Nouvelle-Aquitaine, l'effort de recherche enregistre la plus forte hausse des régions françaises (+ 0,4 point) entre 2007 et 2015[106]. Du seul point de vue des dépenses de R&D, ce sont les Pays de la Loire qui enregistrent la plus forte progression sur la période 2009-2017 (+47%, soit plus du double de la progression moyenne en France).

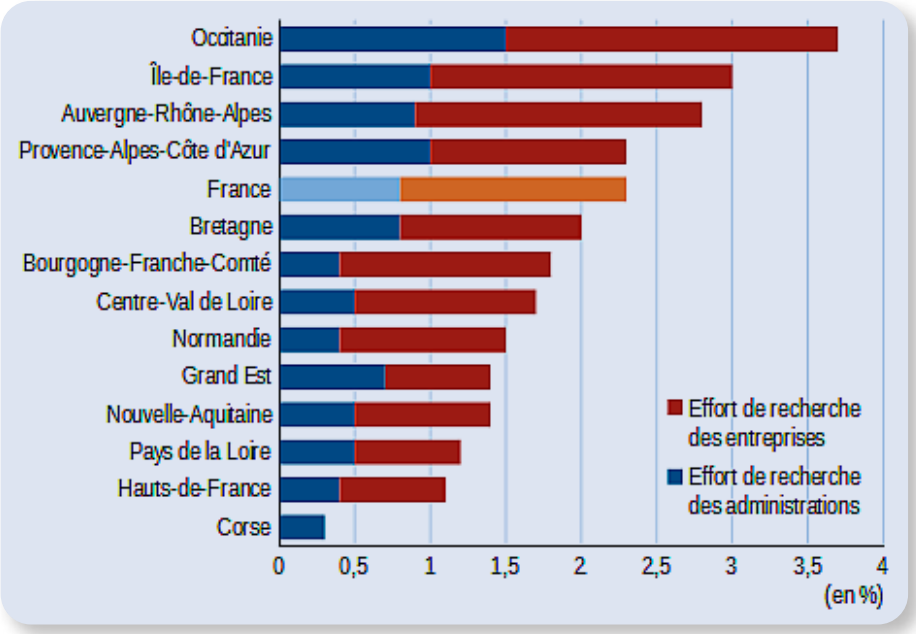


Figure 71 : Effort de recherche en % du PIB par région de France métropolitaine en 2015 (Source : MESR, enquête annuelle 2014 sur les moyens consacrés à la R&D dans les entreprises)

Comme au niveau national, les dépenses intérieures de R&D dans les régions atlantiques **proviennent d'abord des entreprises**, devant les administrations publiques. A l'échelle nationale, les financements des conseils régionaux ne représentent que 4% de l'effort public[107], mais ils consacrent tout de même en moyenne 2,8% de leurs budgets à la recherche[108]. Il est intéressant de noter que les conseils régionaux de la façade atlantique occupent les **quatre premières positions du point de vue de la part du budget de recherche et technologie**[109] **dans leurs dépenses totales** et figurent parmi les cinq premières régions pour le budget de recherche et transfert de technologie par habitant et par an sur la période 2014-2017 (cf. Figure 72).

105 - Le personnel de R&D inclut les chercheurs et les collaborateurs qui assurent les fonctions « d'appui à la recherche » dans les laboratoires et institutions de recherche.
106 - Source : Recherche et développement en Nouvelle-Aquitaine : une progression marquée à confirmer, Insee Flash Nouvelle-Aquitaine, septembre 2019.
107 - Source : Le financement de la R&T par les collectivités territoriales, Note d'information du SIES, juillet 2019.
108 - Source : Rapport d'information de M. Jean-François RAPIN, fait au nom de la commission des finances du Sénat, sur la mobilisation des financements régionaux en faveur de la recherche, septembre 2019.
109 - Le budget de recherche et technologie correspond à l'ensemble des financements des collectivités territoriales destinés à développer les activités de R&D des universités et organismes publics, à soutenir l'innovation et la recherche dans les entreprises, à favoriser le transfert des technologies, à promouvoir les résultats de la recherche et à développer la culture scientifique et technique.

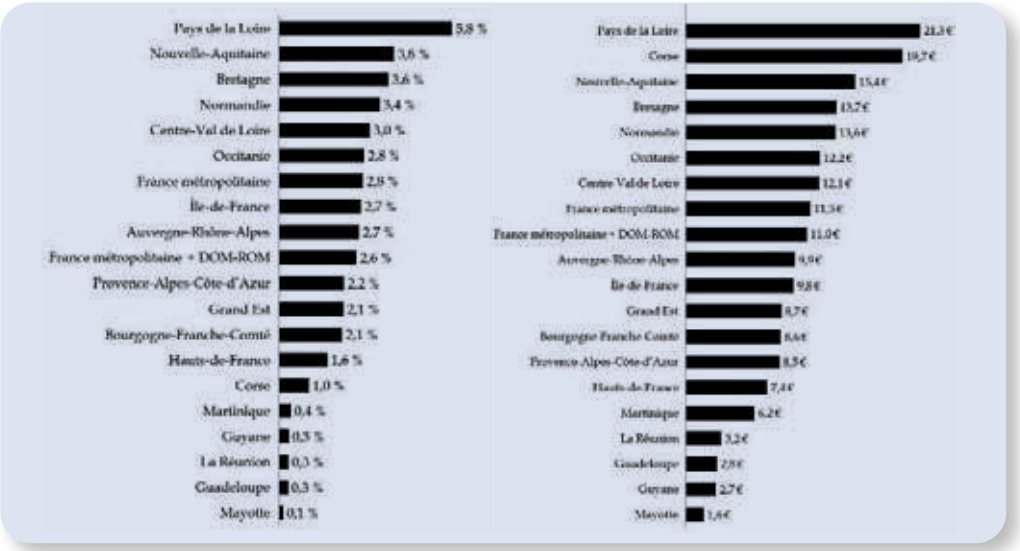


Figure 72 : Part en % du budget de recherche et technologie dans les dépenses totales des conseils régionaux (à gauche) et budget de recherche et transfert de technologie en euros par habitant et par an (à droite) sur la période 2014-2017 (Source : commission des finances du Sénat, à partir des données du MESRI)

Le nombre de brevets déposés est un indicateur de résultat de l'innovation largement utilisé (il ne rend cependant compte que de l'innovation technologique). En 2018, **14,2% des demandes de brevets publiées au niveau national** émanaient d'inventeurs domiciliés dans les régions atlantiques. Si l'on rapporte ces demandes de brevets au nombre d'habitants, ces régions occupent dans le classement national des positions intermédiaires (cf. Tableau 12). Ceci est sans doute dû à une « culture du dépôt de brevet » insuffisamment développée, notamment dans la recherche académique, dont l'indicateur de performance sur lequel les chercheurs sont évalués est le nombre de publications.

	Nombre de demandes publiées	Nombre de demandes de brevets publiées pour 10 000 habitants (classement des régions)
Normandie	375	1,13 (10ème)
Bretagne	435	1,31 (6ème)
Pays de la Loire	471	1,24 (7ème)
Nouvelle-Aquitaine	613	1,02 (11ème)
Façade atlantique	*1 894*	*1,18*
France	*13 316*	*2,05*

Tableau 12 : Demandes de brevets publiées par la voie nationale selon l'origine de la résidence des inventeurs en 2018 (Source : Inpi, OPI)

Le **taux de réussite** des projets déposés dans le cadre du programme **Horizon 2020** est un autre indicateur de résultat intéressant à observer. Ce programme regroupe les financements de l'Union européenne en matière de recherche et d'innovation. Parmi les régions de la façade atlantique, seule la Bretagne obtient des résultats supérieurs à la moyenne nationale pour ce qui est du taux de réussite des projets déposés pour la période 2014-2017 (15,2%). Elle se place d'ailleurs au 2ème rang national, derrière la Corse, mais avec un nombre de projets concernés très différent (239 contre 5) (cf. Figure 73).

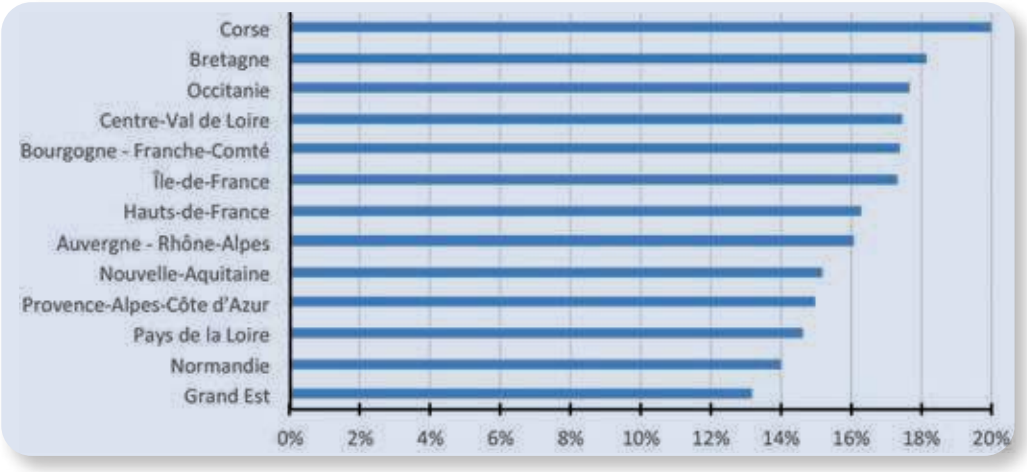


Figure 73 : Taux de réussite dans le cadre des appels à projets Horizon 2020 pour la période 2014-2017 (Source : Commission européenne, E-Corda)

> *Des écosystèmes de recherche et d'innovation relativement denses et des spécialisations, pour certains partagés*

Dans les régions atlantiques comme d'autres régions françaises, l'**écosystème d'accompagnement à l'innovation** s'est fortement densifié et complexifié ces dernières années, sous l'impulsion des lois de programmation nationales et des appels à projets, et des différents acteurs engagés.
Les CESER de l'Atlantique ont récemment décrit cet écosystème pour le champ spécifique de l'innovation dans l'économie maritime[110], mais la typologie des acteurs est applicable à l'ensemble des domaines d'innovation :
des structures d'origine nationale : pôles de compétitivité, instituts de recherche technologique, instituts pour la transition énergétique, sociétés d'accélération du transfert de technologies, centres régionaux d'innovation et de transferts de technologie, centres d'innovation technologique ;
à l'échelle régionale et interrégionale : des clusters et des centres techniques, des banques et fonds d'investissement, les régions et leurs agences de développement économique ;
à l'échelle infrarégionale : les technopoles, les chambres consulaires, les incubateurs, les pépinières d'entreprises, les accélérateurs, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale.

Certains outils d'accompagnement à l'innovation sont partagés entre plusieurs régions de la façade atlantique. C'est notamment le cas des **pôles de compétitivité**, qui sont pour la **plupart interrégionaux, et qui tendent à agrandir leur périmètre d'action**, pour peser davantage à l'échelle européenne. En particulier, de nombreux pôles opèrent sur le territoire bi-régional Bretagne-Pays de la Loire (cf. Tableau 13). Les partenariats entre pôles de compétitivité sont également importants (cf. Figure 74).

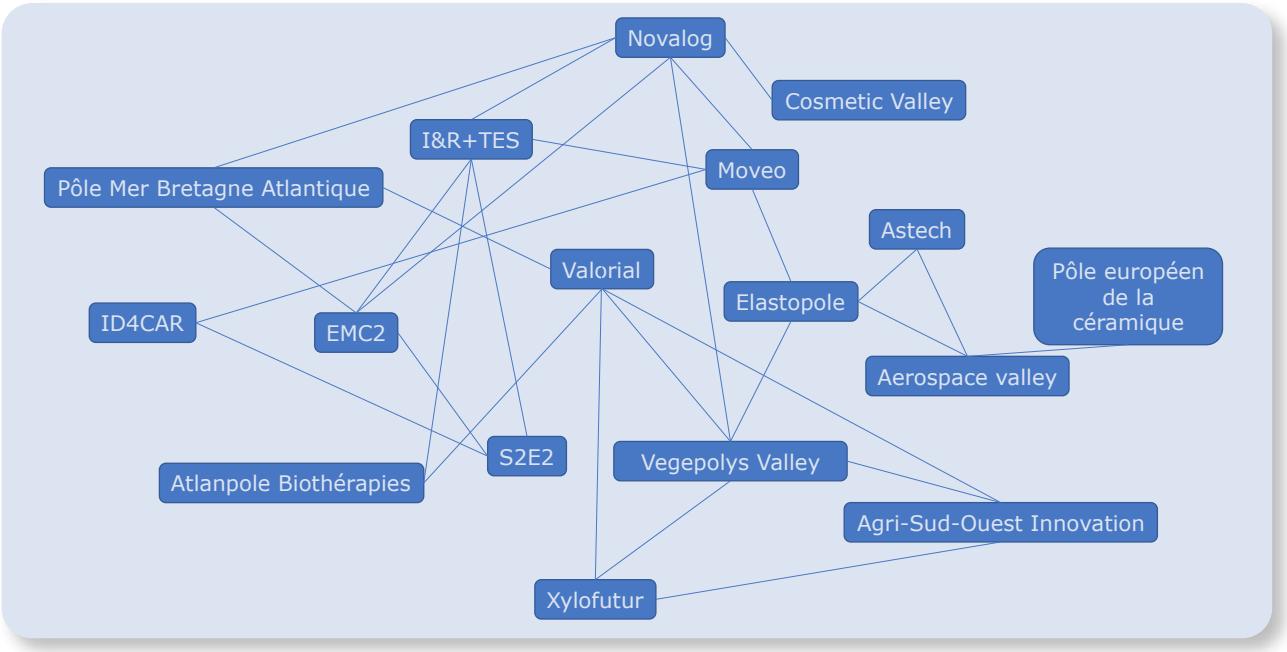


Figure 74 : Représentation graphique des principaux partenariats associant des pôles de compétitivité présents sur la façade atlantique (Sources : sites internet des pôles)

Ce recensement des pôles de compétitivité interrégionaux fait apparaître **plusieurs secteurs innovants partagés** entre au moins deux régions de la façade atlantique : l'économie maritime, les matériaux, les technologies avancées de production, l'agriculture et l'alimentation, les mobilités, le numérique et ses applications, les biotechnologies et l'énergie (dont le développement des énergies renouvelables).

Même si les CESER de l'Atlantique n'ont pas pu mener un recensement exhaustif de l'ensemble des structures d'accompagnement à l'innovation à l'échelle de la façade, dans les délais impartis pour l'étude, il est à peu près certain que ces points communs géographiques et thématiques mis en évidence dans le cas particulier des pôles de compétitivité sont aussi constatés pour d'autres structures d'origine nationale, régionale et locale.

Ces éléments sont également confirmés par l'**analyse croisée des filières d'innovation prioritaires identifiées par les Régions**. Dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds européens, l'Union européenne a ainsi demandé à toutes les régions d'Europe d'élaborer une Stratégie de Spécialisation Intelligente » (dite « S3 » pour « smart specialization strategy »), afin de concentrer les ressources financières sur les domaines d'innovation pour lesquels elles ont les meilleurs atouts par rapport aux autres régions européennes, et dont le potentiel de croissance est le plus prometteur.
L'analyse réalisée à l'échelle nationale en 2015 par le Commissariat Général à l'Egalité des Territoires[111] fait apparaître pour les régions de la façade atlantique des domaines complémentaires à ceux identifiés précédemment, notamment la santé, l'industrie culturelle et créative, le suivi environnemental et l'ingénierie écologique, le bâtiment (cf. Figure 75).

110 - Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.
111 - Synthèse des stratégies régionales de l'innovation en vue de la spécialisation intelligente des régions françaises, CGET, mars 2015.

Pôle (domaine)	Normandie	Bretagne	Pays de la Loire	Nouvelle-Aquitaine	Autres régions
Pôle Mer Bretagne Atlantique (innovation maritime)	Ouverture territoriale jusqu'en 2016	X	x		
EMC2 (technologies avancées de production)		X	x		
Vegepolys Valley (végétal)		X	x		Centre Val de Loire Auvergne Rhône Alpes
		Vegepolys (végétal spécialisé) avant fusion avec Céréales Valley			Céréales Valley (grandes cultures)
ID4CAR (filières véhicules et mobilités)		X	x	x Extension récente	
Atlanpole Biotherapies (biotechnologies et de la santé)		X	x		Centre Val de Loire
I&R+TES (numérique)	X	X	x		
	Transactions Electroniques Sécurisées	Images et Réseaux avant fusion (1er janvier 2020)			
Valorial (agro-alimentaire)	X	X	x	Alliance avec Agri-Sud-Ouest Innovation	Occitanie (Agri-Sud-Ouest Innovation)
Elastopôle (caoutchouc et polymères)			x	X	Auvergne Rhône-Alpes Centre Val de Loire Ile de France
S2E2 (énergie et réseaux)			x	X	Centre Val de Loire
Xylofutur (forêt-bois)			X ouverture d'une antenne prévue en 2020	X	Grand Est Bourgogne-Franche-Comté Auvergne-Rhône-Alpes
Cosmetic Valley (cosmétique)	X			X	Centre-Val de Loire Ile de France Provence-Alpes Côte d'Azur
Movéo (mobilité du futur)	X				Ile-de-France
Novalog (logistique)	X				Ile-de-France
Astech Paris Region (aéronautique)	X				Ile-de-France
Aerospace Valley (aéronautique)				X	Occitanie
Agri-Sud-Ouest Innovation (agriculture)				X	Occitanie
Pôle européen de la céramique				X	Occitanie
CIMES (mécanique)				X	Auvergne-Rhône-Alpes

Tableau 13 : Périmètre d'action des pôles de compétitivité opérant sur plusieurs régions, dont au moins une de la façade atlantique (Source : competitivite.gouv.fr)

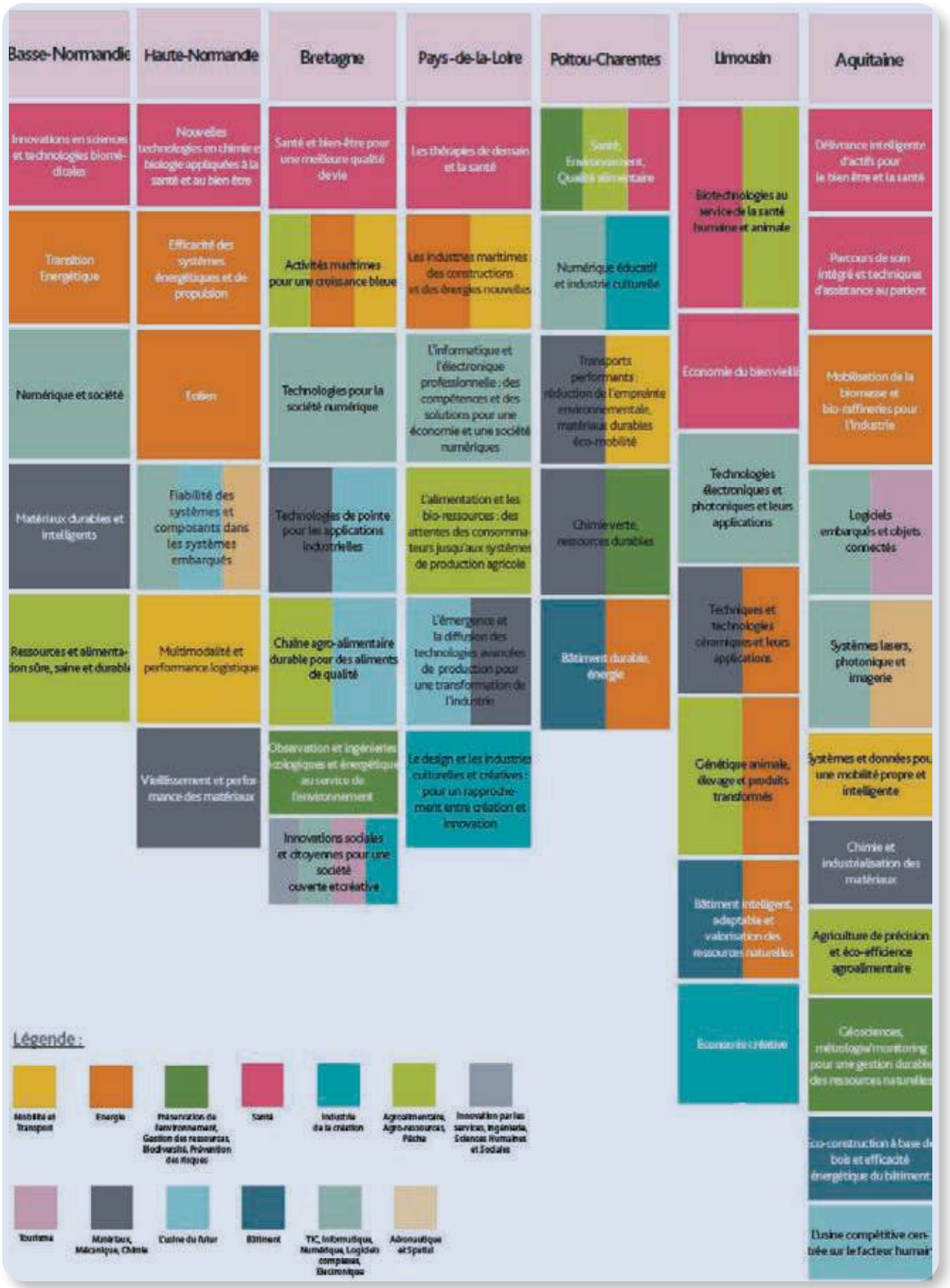


Figure 75 : Cartographie des domaines de spécialisation intelligente des SRI-SI des (ex-) régions de la façade atlantique en 2015 (Source : CGET, 2015)

I.4.4. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ?

Les caractéristiques des régions atlantiques en matière de formation, de recherche et d'innovation évoquées précédemment sont sources de multiples enjeux et questionnements pour l'avenir, qui renvoient à chacune des dimensions du développement abordées jusqu'ici : démographie, conditions et qualité de vie, économie.

> Des enjeux démographiques, essentiellement à court terme

Le premier défi à relever est démographique : les établissements de la façade atlantique seront-ils en mesure de **s'adapter aux évolutions des effectifs** de lycéens et d'étudiants projetées dans les modélisations démographiques ? Comme le montre une récente étude de l'INSEE en Nouvelle-Aquitaine[112], le principal enjeu se situe à court terme. Si les tendances démographiques récentes et les taux de scolarisation se maintenaient, à comportements constants, la population lycéenne augmenterait dans cette région jusqu'en 2026 à un rythme de 0,3 % en moyenne par an. Cette augmentation reflète la reprise de la natalité en France entre 2003 et 2010 (mini baby-boom des années 2000), à laquelle s'ajoute l'attractivité de la région pour les familles avec des enfants. En 2040, le nombre de lycéens retrouverait son niveau de 2016 à l'échelle régionale, avec néanmoins de fortes disparités territoriales. Les enjeux seront ainsi différents selon les territoires : maintien des écoles dans les territoires où la population scolarisée décroît, gestion des fortes hausses d'effectifs dans les territoires en forte croissance démographique. Concernant les étudiants du supérieur, si l'on prolonge les tendances actuelles, une augmentation de 14 % est prévue à l'échelle nationale d'ici à 2025, en particulier dans les formations universitaires et d'ingénieurs.

> Le Brexit : entre risques et opportunités pour l'enseignement supérieur et la recherche

L'enseignement supérieur et la recherche figurent parmi les sept principaux secteurs ou domaines retenus par les CESER de l'Atlantique dans leur contribution sur les conséquences potentielles du Brexit[113]. Le Royaume-Uni est en effet un partenaire de recherche important et une destination privilégiée de mobilité étudiante et enseignante, pour la France en général et les régions atlantiques en particulier.
Les acteurs de la recherche expriment des inquiétudes sur la **poursuite du financement** des projets actuels de recherche collaboratifs impliquant des partenaires britanniques, mais surtout sur le niveau des **futurs financements**. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne signifie également pour ces acteurs la **perte potentielle d'un partenaire reconnu** pour sa capacité à capter les fonds européens.
Par ailleurs, des effets du Brexit sont à craindre sur la **mobilité des étudiants et des enseignants-chercheurs** en cas de restrictions à la libre circulation des personnes. Or, selon l'Agence Erasmus+ France, plus de 10 624 étudiants issus des régions de la façade atlantique ont bénéficié d'une mobilité vers le Royaume-Uni entre 2008 et 2013, soit plus d'un quart des étudiants français vers cette destination. Le Royaume-Uni constitue selon les régions de la façade la première ou la deuxième destination des mobilités étudiantes.
Néanmoins, le Brexit pourrait à cet égard comporter **quelques opportunités** à saisir pour la France en général et les régions atlantiques. Si le Royaume-Uni devenait moins facilement accessible aux étrangers, on pourrait assister à un **redéploiement géographique des étudiants** européens en quête de mobilité vers d'autres pays. De même, des **chercheurs et enseignants** de nationalités européennes actuellement en poste au Royaume-Uni pourraient chercher à revenir au sein de l'Union européenne, que ce soit dans leur pays d'origine ou non.
Interrogé par le Président du Conseil régional de Normandie sur l'opportunité de voir s'implanter des établissements d'enseignement supérieur britanniques en Normandie, le CESER de Normandie a conclu de ses travaux que cette question ne va pas de soi mais peut s'envisager à travers le dialogue, un travail de conviction, autour d'un cursus spécifique.

> Une attention globale à porter à la jeunesse dans les régions atlantiques

Au vu de leurs caractéristiques démographiques, et notamment du vieillissement de leur population (cf. partie I.1), les régions atlantiques doivent porter une attention particulière à la jeunesse. Il s'agit notamment de **mieux retenir les étudiants issus de ces territoires et d'attirer des étudiants issus d'autres territoires ou pays**.
Comme évoqué précédemment (cf. partie I.4.2), certaines académies de la façade atlantique (Poitiers, Limoges, Caen) doivent encore développer leur capacité à retenir leurs néo-bacheliers. Inversement, les académies de Rennes, Caen et Rouen peuvent développer leur capacité à attirer des étudiants issus d'autres académies. Les établissements d'enseignement supérieur de la façade atlantique disposent également de marges de progrès en matière d'attractivité à l'international, même si certains d'entre eux, notamment les grandes écoles, bénéficient déjà d'une bonne visibilité.
Au-delà de l'offre de formation proposée, l'enjeu est également de **réunir les conditions propices à l'accueil de ces jeunes**, en matière de mobilité, de logement, de services, etc., notamment au sein des métropoles.

112 - En 2040, le nombre de lycéens retrouverait son niveau de 2016 après une hausse modérée jusqu'en 2026, INSEE Analyses Nouvelle-Aquitaine n°84, décembre 2019.
113 - Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.

> Un enjeu de formation à court, moyen et long terme : préparer aux besoins et métiers de demain

Les **transitions en cours (écologique, énergétique, numérique, etc.)** touchent toutes les filières économiques en région (agriculture, économie maritime, tourisme, industrie, cf. partie I.3.5) et nécessitent d'**anticiper les besoins et d'adapter en conséquence les contenus et les modalités de formation**, tant initiales que continues, pour favoriser l'inclusion de tous les professionnels, les rendre acteurs de ces transitions et préparer les métiers de demain.
Le CESER de Bretagne estime ainsi dans une récente étude[114] que « *sans un investissement massif dans l'éducation et dans la formation, qui conditionne la généralisation et la mise en pratique des changements, il ne sera possible, ni de réussir la transition énergétique et écologique, c'est-à-dire d'en faire une opportunité pour l'emploi, le développement, ni de l'accélérer ainsi qu'il est souhaité* ». Il note ainsi que dans le secteur du bâtiment, l'offre de formation professionnelle, moyennant quelques ajustements possibles, est considérée comme adaptée aux enjeux actuels de la transition. En revanche, la sensibilisation de l'ensemble des entreprises et salariés et leur niveau de connaissance de l'offre de formation existante nécessitent d'être renforcés. Le constat est similaire dans le secteur de l'agriculture : les Chambres d'agriculture, avec leurs fermes expérimentales et des programmes de recherche appliquée, jouent un rôle important. Il demeure néanmoins un enjeu particulier d'accessibilité des salariés et des exploitants agricoles à la formation continue.
La **transition numérique** peut elle-même être **source d'innovation dans le domaine de la formation**. De nouvelles modalités d'apprentissage peuvent ainsi favoriser l'accès à la formation.

> Des liens à approfondir entre la production de connaissances et la société, entre les mondes de la formation, de l'enseignement supérieur et de la recherche et le monde économique

Ces dernières décennies, ces liens n'ont cessé de progresser. Mais ils peuvent encore être approfondis. Dans leur dernière contribution sur l'innovation dans l'économie maritime[115], les CESER de l'Atlantique ont ainsi rappelé que l'**innovation naît le plus souvent de la collaboration entre acteurs** du monde économique et du monde de la recherche. De nombreux outils et dispositifs permettent de favoriser ces croisements : leur porter à connaissance, lisibilité et accessibilité pour les porteurs de projet restent à améliorer. Le CESER des Pays de la Loire a par exemple formulé des propositions pour renforcer les liens entre le monde économique et les doctorants et docteurs et favoriser leur insertion en entreprise[116].

Les CESER de l'Atlantique ont également montré l'importance de la **mise en réseau des acteurs et de la constitution d'« écosystèmes territoriaux »** de l'innovation, qui dépassent le plus souvent les frontières administratives : les croisements à favoriser sont également territoriaux.

> Formation, recherche et innovation : des domaines qui risquent d'être durablement marqués par la crise sanitaire provoquée par le Covid-19

La crise actuelle met en évidence le risque d'une aggravation des **inégalités sociales d'accès à la formation**. Le confinement généralisé a notamment imposé une **pratique massive de la formation à distance**, susceptible de durer, au moins de manière mixte, surtout dans l'enseignement supérieur. Si elle a permis un net développement, une meilleure diffusion et appropriation des outils, elle doit cependant être évaluée, en particulier au regard des risques de décrochage ou d'exclusion. L'accès à ces outils est en effet dépendant de l'existence et de la qualité des réseaux dans les territoires, mais également du matériel informatique et des compétences numériques mobilisables par les élèves et leurs familles, ou les adultes en formation. La formation à distance transforme en profondeur l'acte d'enseigner.
Il faut également souligner le risque d'**augmentation de la précarité des étudiants les plus fragiles**, aux plans matériel, économique, social voire sanitaire. Certains d'entre eux (dont les étudiants étrangers) sont restés isolés dans les cités universitaires pendant le confinement. La situation des étudiants qui doivent travailler le soir, le week-end et/ou l'été pour financer leurs études est également préoccupante, dans la mesure où le nombre de ces emplois risque d'être drastiquement et durablement réduit.

En outre, les conséquences sur les **formations par apprentissage et par alternance** (relativement développées dans plusieurs académies de la façade atlantique) pourraient être graves, et s'inscrire dans la durée avec la menace de **ruptures anticipées** de contrats pour cause de licenciement économique et d'une forte **chute des offres de contrats** dans les mois qui viennent, notamment dans les très petites entreprises. A ces enjeux s'ajoutent les difficultés économiques que risquent de devoir affronter les Centres de Formation n'ayant pas pu recruter suffisamment d'apprentis.

114 - Former mieux pour réussir la transition énergétique et écologique en Bretagne, CESER de Bretagne, Mai 2017.
115 - Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.
116 - Doctorants et docteurs en Pays de la Loire, CESER Pays de la Loire, décembre 2017.

La crise a par ailleurs occasionné des **ruptures de parcours de formation chez les adulte**s, salariés ou demandeurs d'emploi : leur situation devra également être prise en compte. Certains parcours pourraient ne pas être conduits à leur terme, notamment dans le cas de salariés dont la formation était prévue sur une période prédéfinie. De nombreux centres de formation professionnelle pour adultes, dont une partie relève du statut associatif, pourraient ne pas survivre à la perte d'activité qu'ils ont subie, et à l'impossibilité de facturer des parcours de formation qui n'ont pas été à leur terme.

Dans ce contexte de séisme économique, de fortes inquiétudes pèsent sur l'**insertion professionnelle des jeunes diplômés et des demandeurs d'emploi récemment formés**, étant données les perspectives de l'emploi.

Enfin, la crise actuelle démontre tout à la fois l'importance de la recherche et du débat scientifique, l'éclairage qu'ils apportent à la décision publique (sans pour autant pouvoir la remplacer), mais également **la nécessité d'une meilleure intermédiation, de renforcer les liens** (notamment de confiance) entre la production de connaissances et la société.
Elle illustre également le **potentiel d'innovation** qui peut être déployé dans ces circonstances par de nombreux acteurs, notamment sur la façade atlantique. Compte tenu des difficultés économiques présentes et à venir, il est néanmoins légitime de s'interroger sur la capacité qu'auront les entreprises à poursuivre leurs projets de recherche et développement et d'innovation et à en engager de nouveaux. Le risque d'une **perte de compétences** et de savoir-faire, notamment dans ce domaine de l'innovation, doit également être pris en compte.

I.5/ Dynamiques liées aux mobilités et accès au numérique

Les relations entre accessibilité et attractivité des territoires sont étroites, même si l'une ne se suffit pas sans l'autre. Pour caractériser les dynamiques de développement des régions de la façade atlantique, il est donc indispensable de s'intéresser aux mobilités, tant du point de vue des voyageurs que du point de vue des marchandises. En la matière, ces régions présentent des spécificités liées à l'histoire et à la géographie et ne s'insèrent que partiellement dans les réseaux transeuropéens de transport (I.1). Pour aller plus loin, il est ensuite nécessaire d'analyser les caractéristiques de ces territoires par mode de transport : ferroviaire (I.5.2), routier (I.5.3), maritime (I.5.4) et aérien (I.5.5). A ces spécificités sont liés de nombreux enjeux et questionnements pour les prochaines décennies (I.5.6). L'accès généralisé au numérique est également un enjeu déterminant pour l'attractivité des régions et des territoires, leur positionnement dans les flux globaux et donc leurs dynamiques de développement (I.5.7).

I.5.1. Des spécificités régionales liées à l'histoire et à la géographie et une insertion partielle dans le réseau transeuropéen de transport

> Des spécificités qui tiennent en partie à l'histoire et à la géographie des régions atlantiques

La **Bretagne** se distingue par sa périphéricité particulière, à laquelle s'ajoute sa « **péninsularité** ». L'hinterland[117] régional est très limité. Cette situation explique pourquoi la question de la mobilité des voyageurs et des marchandises a toujours occupé l'espace politique, de façon sans doute plus importante que dans d'autres régions. C'est ainsi que la Bretagne a notamment obtenu la gratuité de ses routes à 2x2 voies, grâce au Plan routier breton conçu à la fin des années 1960.
La **proximité de la Normandie avec l'Ile de France** est source d'enjeux spécifiques. Elle est notamment marquée par l'importance des flux de voyageurs avec cette région.
La **Nouvelle-Aquitaine** est quant à elle confrontée à des **problématiques transfrontalières**, notamment dans les domaines ferroviaire et routier. Elle présente également la particularité de compter deux massifs montagneux, les Pyrénées et le Massif central, ce qui n'est pas sans incidence sur les mobilités.
Par rapport au Nord et à l'Est de la France, les régions de la façade atlantique ont été **peu industrialisées et donc moins irriguées par le réseau ferroviaire**, qui permettait le transport de produits pondéreux.
Les **dynamiques démographiques** jouent également un rôle déterminant : en Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, les **besoins de mobilités** sont de facto croissants. Dans un contexte de fortes disparités de dynamisme à l'échelle infrarégionale, les politiques publiques de transports jouent un rôle majeur dans l'aménagement équilibré du territoire.

> Une insertion partielle dans le réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) constitue le programme multimodal de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne. Ses objectifs sont de réduire les écarts, réduire les engorgements et éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres afin de créer une seule zone de transport européenne. Sa mise en œuvre repose sur plusieurs outils de financement et sur deux strates de planification :

117 - *Aire d'attraction et de desserte continentale d'un port.*

- le **réseau global**, secondaire, dont l'achèvement est prévu en 2050 : il s'étend sur toute l'Union européenne ;
- le **réseau central**, prioritaire, dont l'achèvement est prévu en 2030 : il est composé des connections les plus importantes au sein du réseau global, qui relient les nœuds les plus importants. Cette priorisation est basée sur des critères quantitatifs de flux. Depuis 2013, au sein de ce réseau central, **neuf corridors multimodaux** principaux ont été identifiés, dont un corridor « Atlantique » (cf. Figure 77). Ces corridors rassemblent les projets d'études et/ou de travaux prioritaires sur lesquels sont concentrés la grande majorité des financements européens en la matière.

Les régions de la façade atlantique sont **diversement insérées dans ce réseau** transeuropéen de transport (cf. Figure 76). Ainsi, aucun axe, port ou ville de Bretagne ne figure dans le réseau central, et a fortiori dans le corridor atlantique, puisque la condition préalable à cette inscription est d'appartenir au réseau central. L'axe Saint-Nazaire/Nantes/Angers/Tours et le port de Nantes-Saint-Nazaire seront quant à eux inscrits au corridor atlantique pour la prochaine période de programmation 2021-2027.

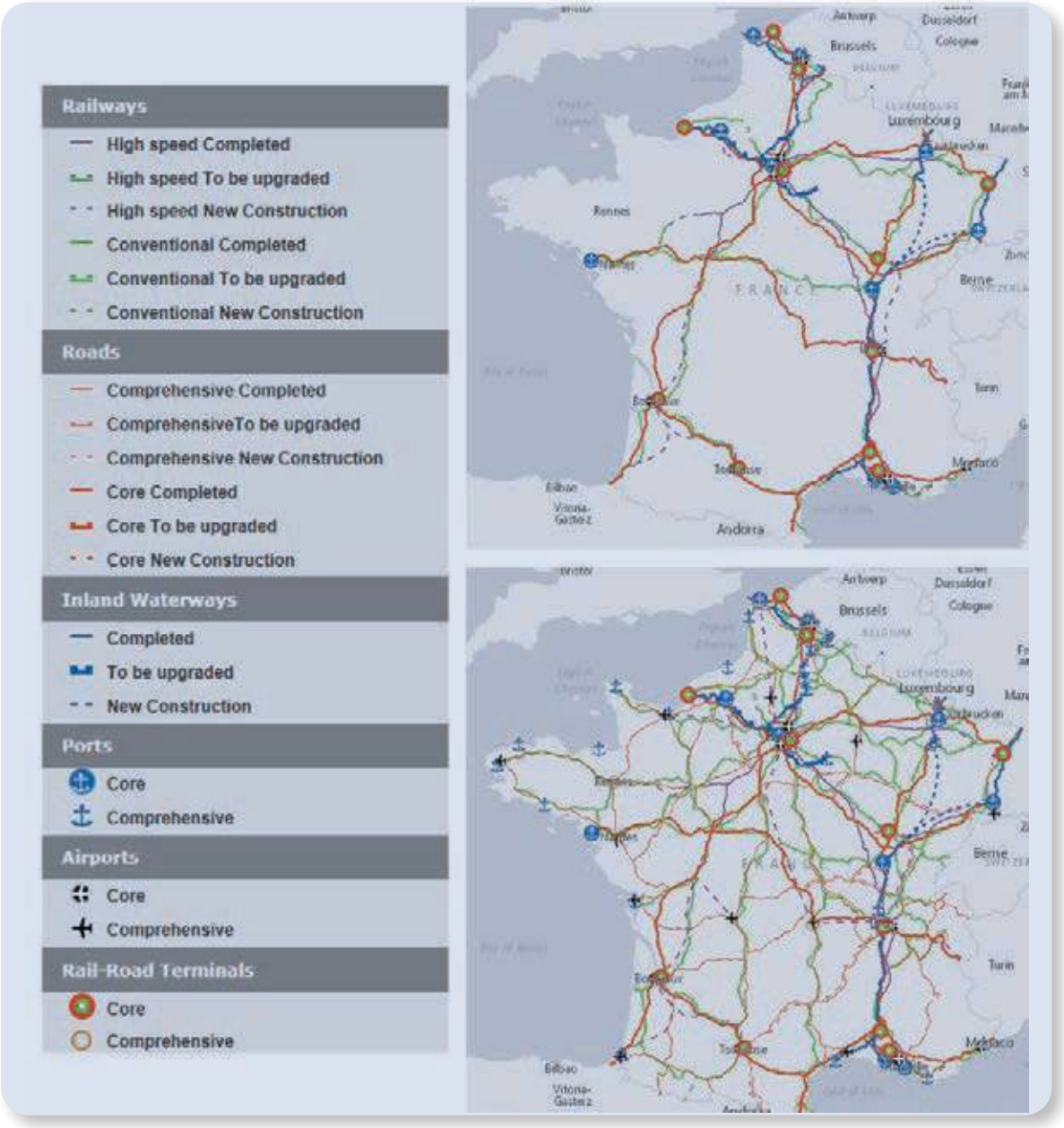


Figure 76 : Le réseau transeuropéen de transport pour la période 2014-2020 en France : le réseau global (à gauche) et le réseau central (à droite)

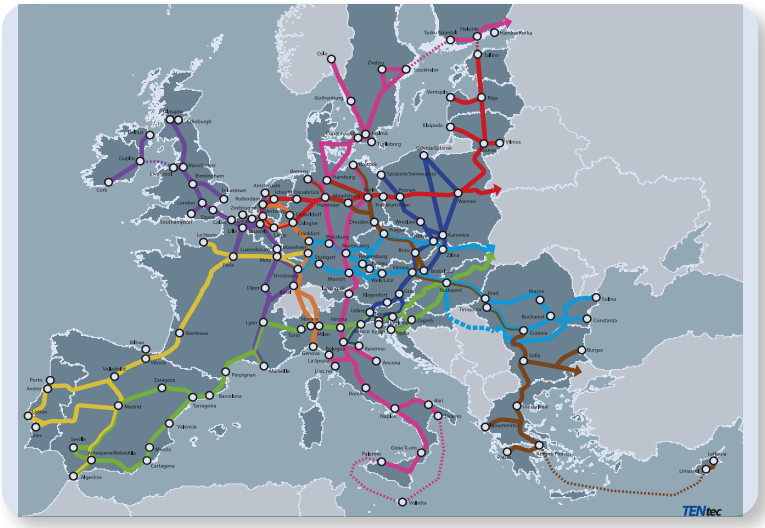


Figure 77 : Les neuf corridors du réseau transeuropéen de transport pour la période 2014-2020

I.5.2. Transport ferroviaire : les principaux marqueurs des régions atlantiques[118]

> Voyageurs : Trois régions reliées à Paris par des Lignes à Grande Vitesse et un rôle particulier des lignes Intercités pour les liaisons interrégionales

Il existe plusieurs types de lignes ferroviaires transportant des voyageurs en France :
les lignes à grande vitesse (LGV), dont l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) est la SNCF pour le compte de l'Etat ;

- le cas particulier du réseau transilien : Ile de France Mobilités en est l'AOT ;
- les Trains Express Régionaux (TER), que la SNCF exploite jusqu'à présent[119] pour le compte des Régions ;
- les lignes Intercités, dont l'Etat est l'AOT. Le terme juridique qui correspond à cette marque commerciale utilisée depuis 2012 est la notion de Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Ils font l'objet de conventions d'exploitation entre l'Etat et la SNCF.

Pour les **Pays de la Loire, la Bretagne, et la Nouvelle-Aquitaine**, l'arrivée de **lignes à grande vitesse** les reliant à Paris constitue le fait ferroviaire marquant des dernières décennies. Ces projets structurants furent le fruit d'une certaine **continuité temporelle et territoriale de la décision politique** et ont mobilisé des **investissements conséquents**. Ils ont modifié en profondeur la carte de France si on la dessine selon les temps de parcours depuis Paris (cf. Figure 78) : aujourd'hui, Bordeaux est plus proche de Paris que Le Havre en temps de parcours.

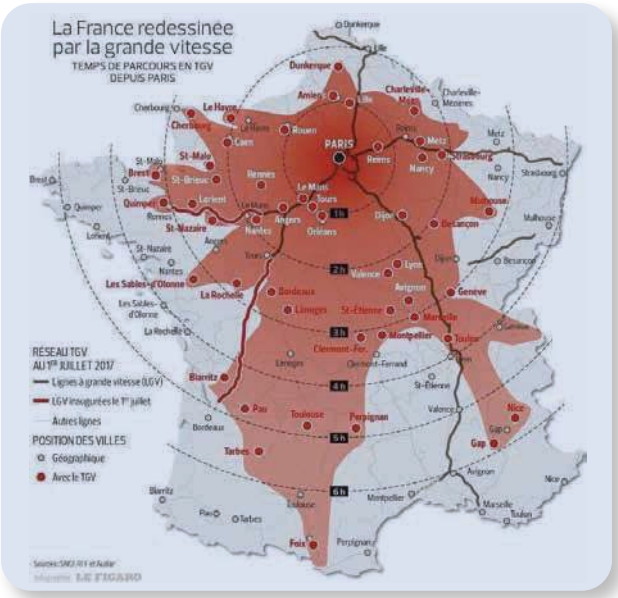


Figure 78 : Carte isochrone de la France du TGV (Source : SNCF, RFF et Audiar, Infographie : Le Figaro)

118 - *Sources principales de cette partie : Auditions de M. Fabrice Girard, Directeur des transports et des mobilités du Conseil régional de Bretagne, de M. Jean-François Legris, Directeur des transports et des mobilités du Conseil régional des Pays de la Loire, et de M. Michel Knipper, Directeur des Lignes et des Territoires à la Direction Intercités de SNCF Mobilités le 06/05/19, de MM. Franck Dubourdieu, Directeur Commercial, Marketing et Services et Jean-Christophe Leroy, Directeur Marketing et dessertes de la Direction TGV Atlantique de SNCF Mobilités Voyages le 13/05/19, de M. Luc Federman, Directeur Général Adjoint au Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine le 21/08/19 et de M. Laurent Roque, Directeur « Mobilités et Infrastructures » du Conseil régional de Normandie le 22/10/19.*

119 - *Depuis décembre 2019, les Régions ou l'État peuvent organiser un appel d'offres à la fin de leur contrat. Cette procédure deviendra obligatoire à partir de décembre 2023.*

L'ouverture de ces lignes fut un **succès commercial** (cf. Tableau 14).

	Croissance de fréquentation (Juillet 2017-décembre 2018)
Bretagne - Ile de France	+22%
Rennes - Ile de France	+35%
Pays de la Loire - Ile de France	+11%
Nantes - Ile de France	+14%
Nouvelle-Aquitaine - Ile de France	+38%
Bordeaux - Ile de France	+70%

Tableau 14 : Dynamiques de croissance en % des TGV Atlantique entre juillet 2017 et décembre 2018 (Source : SNCF Mobilités Voyages)

Les **conséquences de l'arrivée des LGV semblent importantes sur les métropoles desservies**. L'ampleur des travaux et des programmes immobiliers autour de la gare de Rennes, le projet Euratlantique à Bordeaux (30 000 nouveaux emplois tertiaires, 40 000 logements) en constituent des illustrations. Des études sur l'évolution des prix de l'immobilier sont en cours mais il reste difficile de distinguer ces effets de ceux plus globaux de la métropolisation. Des déplacements de siège d'entreprises de la région parisienne sont néanmoins observés vers Bordeaux, Nantes et Lyon, tandis que de plus en plus de « navetteurs » installent leurs foyers au Mans, à Tours ou Poitiers pour aller travailler à Paris. L'enjeu est à présent de mieux mesurer ces effets sur les dynamiques des territoires, de remédier aux conséquences plus négatives, et de faire en sorte que la grande vitesse bénéficie à tous les territoires.

A l'inverse, la **Normandie** reste une des rares régions françaises à n'être desservie par **aucune ligne à grande vitesse**, sans doute pénalisée par sa proximité de Paris et un portage politique insuffisant. Le temps de parcours Paris-Le Havre est plus long aujourd'hui qu'il ne l'a été dans le passé.
L'organisation du transport ferroviaire en France, essentiellement radiale, et ayant longtemps donné la priorité aux lignes à grande vitesse, n'a pas favorisé le développement des **liaisons interrégionales**.
Les liaisons à grande vitesse dites de « cabotage » sur les régions de la façade atlantique (relations intrarégionales ou interrégionales, hors Paris et Ile de France) sont relativement marginales : elles ne représentent que 10% du trafic TGV Atlantique. Il faut néanmoins noter le cas particulier de la Bretagne, qui a inclut dans sa convention avec la SNCF une exigence particulière de desserte des villes intermédiaires par les TGV.

Les **lignes Intercités jouent quant à elles un rôle important** pour ces liaisons intrarégionales et interrégionales. Il s'agit d'un ensemble très hétérogène de lignes conventionnées de moyenne et longue distance ne relevant ni de la grande vitesse, ni du transport express régional. Une profonde mutation du périmètre du réseau de ces trains d'équilibre du territoire (TET) a été enclenchée au 1er janvier 2017, suite au rapport de la commission Duron (2015). Dans le cadre des accords conclus entre l'État et les Régions, ces dernières deviennent autorités organisatrices d'un certain nombre de lignes TET dont l'offre est fortement imbriquée avec l'offre TER. C'est le cas par exemple de la Normandie, qui reprend la gestion de l'ensemble des 5 lignes Intercités sur son territoire. À l'issue de ces transferts (cf. Figure 79), le réseau Intercités résiduel ne comporte plus que 8 lignes, réparties en 3 ensembles :

- 3 lignes « structurantes », s'apparentant à des grandes lignes par leurs dessertes et leur fréquentation : Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Bordeaux-Toulouse-Marseille ;
- 3 lignes « d'aménagement du territoire » : Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, dont le trafic est plus réduit et aux caractéristiques plus proches de lignes interrégionales ;
- 2 lignes de nuit, exploitées de façon saisonnière : Paris-Rodez-Toulouse-Latour de Carol et Paris-Briançon.

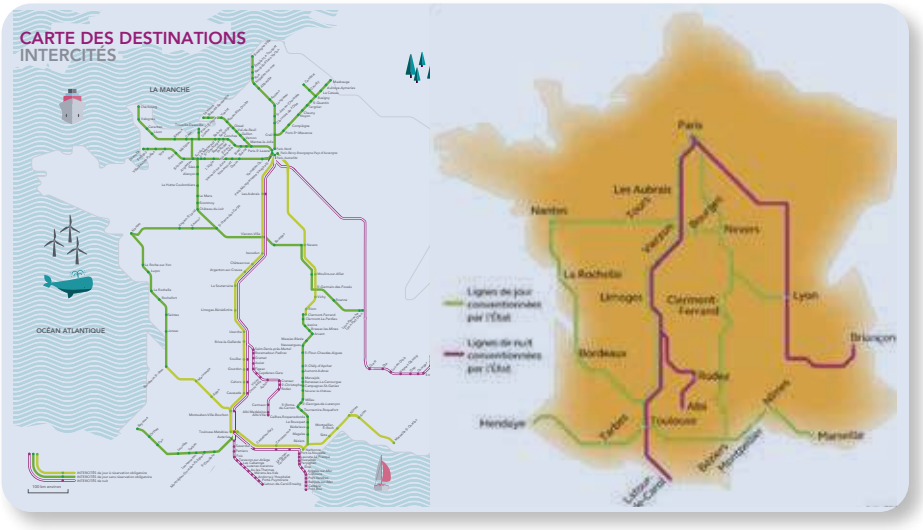


Figure 79 : Carte des lignes Intercités en 2018 (à gauche) et en 2020 (à droite) (Source : SNCF)

Sur la façade atlantique, la **ligne Nantes-Bordeaux est particulièrement importante d'un point de vue interrégional**[120]. Jusqu'en 2015, cette ligne se prolongeait jusqu'à Quimper et Toulouse. 3 allers-retours par jour sont effectués, avec 6 arrêts intermédiaires. Les principaux trajets réalisés sont Nantes-Bordeaux (24% du trafic) et La Rochelle-Bordeaux (17%), avec plus de 40% de correspondances à Nantes et à Bordeaux. Les échanges entre villes intermédiaires sont également très importants. Le temps de parcours théorique est de 4h, mais il a été en réalité de 4h55 en 2019, et il sera de 5h10 en 2020. Ces ralentissements sont justifiés par la dégradation de l'infrastructure, consécutive à un sous-investissement chronique sur cette ligne. Des travaux de régénération d'une voie sont actuellement entrepris entre La Rochelle et La Roche-Sur-Yon, dans l'objectif de regagner un temps de parcours normal à l'horizon 2025, avec un objectif intermédiaire fixé à 4h25 en 2022. Un schéma directeur a été élaboré en 2019 par l'Etat en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Il s'agit d'un préalable à l'ouverture à la concurrence annoncée pour 2022 sur cette ligne, comme sur la ligne Nantes-Lyon. Des **enjeux similaires d'entretien de la voie** se posent **sur la ligne Caen-Le Mans-Tours**, sur le tronçon Alençon-Le Mans : des travaux d'urgence ont également été engagés.

> *Marchandises : un sous-développement du fret ferroviaire en France et particulièrement dans les régions atlantiques*

En comparaison à d'autres pays européens, le fret ferroviaire est sous-développé en France : il représente aujourd'hui une **part très minoritaire du transport terrestre de marchandises** (moins de 10% en 2016)[121]. Ce constat se vérifie **particulièrement dans les régions de la façade atlantique** (cf. Figure 80).
En 2010, la part de ces modes de transport non-routiers (rail et fluvial réunis) était ainsi inférieure à 10 % en Basse-Normandie, Pays de la Loire, Bretagne et Limousin, et dépassait 25 % en Haute-Normandie (dont 12% pour le fluvial)[122].

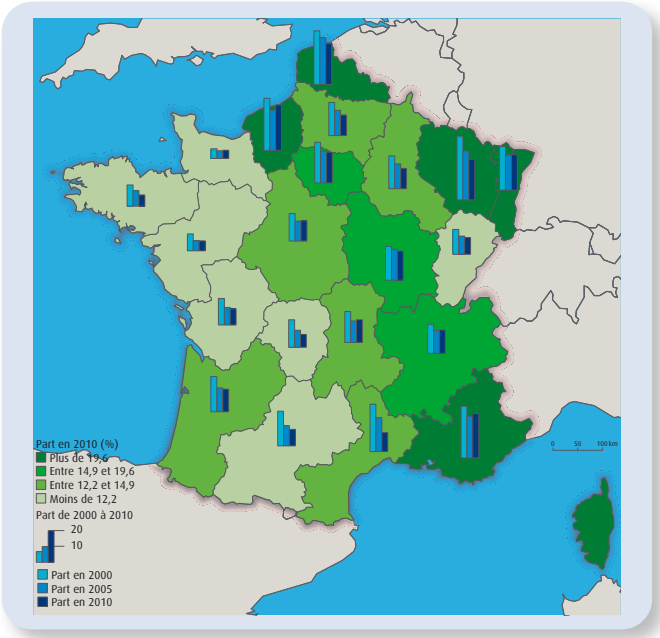


Figure 80 : Part du rail et du fluvial dans le transport intérieur de marchandises en 2010 et évolution depuis 2000 (Source : SOeS, Sitram d'après fichier VNF, enquête TRM et opérateurs ferroviaires)

Ce sous-développement du fret ferroviaire est également observé dans les flux entre la France et l'Espagne : seulement 2% empruntent le réseau ferroviaire.

D'un point de vue évolutif, à l'échelle nationale comme régionale, la part du rail dans le transport intérieur de marchandises a été **fortement réduite au cours des deux dernières décennies** et ce, malgré plusieurs plans de relance et de nombreuses initiatives publiques et privées. Les facteurs invoqués pour expliquer ce déclin sont multiples : un modèle de partage des risques à revoir entre puissance publique et entreprises, une coordination complexe des flux de fret et de voyageurs sur des lignes partagées, une problématique de disponibilité et de qualité des sillons, la compétitivité-prix et la flexibilité du transport routier, etc.

120 - Source de ces éléments sur la ligne Nantes-Bordeaux : Audition de Mme Sylvie Guimera, Chef de la division Intermodalité de la DREAL Pays de la Loire et de MM. Pierre-Christophe Soncarrieu, adjoint au chef de la Mission «autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire» au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de la Transition écologique et solidaire et de M. Bertrand Bory, en charge des schémas directeurs, le 13/05/19.
121 - Source : Chiffres clés du transport, Édition 2018, Commissariat général au développement durable, 2018.
122 - Source : Des indicateurs de développement durable pour les territoires, Commissariat général au développement durable, 2014.

I.5.3. Transport routier : un mode largement prédominant et des enjeux particulièrement prégnants sur la façade atlantique

En France, et encore plus particulièrement dans les régions atlantiques, le mode routier est prédominant dans les déplacements des personnes et des marchandises.

> Une place prépondérante de la voiture dans les déplacements des personnes, caractéristique de l'Ouest de la France

A l'échelle européenne, la France se situe dans la **moyenne haute des durées de déplacement quotidien** des personnes, avec 1h23 par personne et par jour. On distingue trois grands types de déplacements : les déplacements vers le travail ou les études, les autres déplacements contraints (achats, démarches, accompagnement, etc.) et les déplacements de loisirs. Les temps de déplacement domicile-travail sont assez contrastés d'un pays à l'autre. La France est le pays où les **navettes domicile-travail sont les plus longues** : les actifs Français y consacrent chaque jour 1h13 en moyenne. La France et l'Italie sont les deux pays où la proportion de déplacements domicile-travail en voiture ou deux roues est la plus élevée : près des **trois quarts des déplacements urbains domicile-travail sont effectués en voiture**[123].

A l'échelle nationale, les régions atlantiques sont caractérisées par une place encore plus prépondérante de la voiture dans les déplacements. C'est notamment le cas des déplacements domicile-travail : la proportion de salariés utilisant principalement la voiture pour se rendre au travail est **supérieure à 85% dans de nombreux départements de la façade**, soit 15 points de pourcentage de plus que la moyenne nationale (cf. Figure 81). Dans la plupart d'entre eux, cette part a progressé au cours de la dernière décennie, de manière plus forte que la moyenne française.

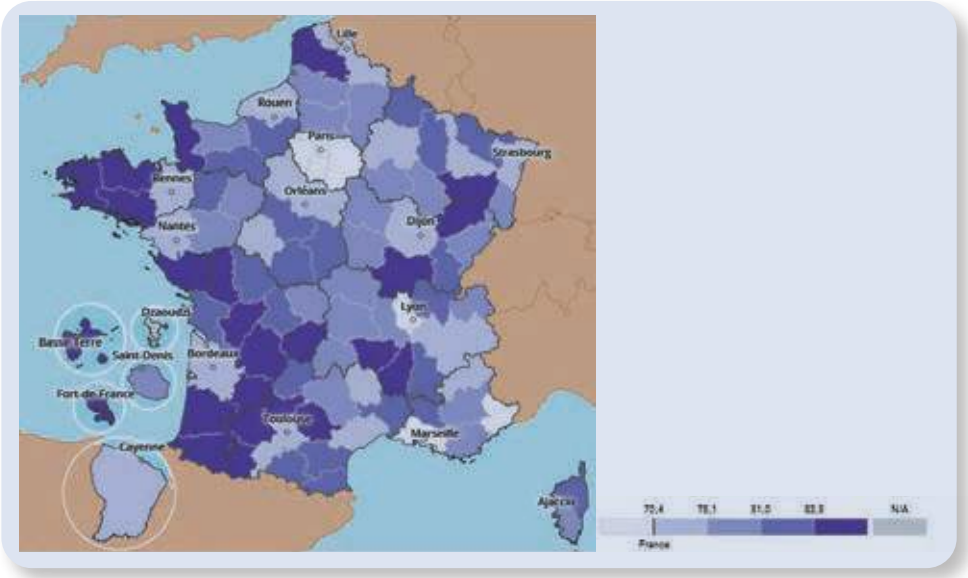


Figure 81 : Proportion de salariés utilisant principalement la voiture pour se rendre au travail par département de résidence en 2016 (Source : Insee, RP 2016)

> Marchandises : des enjeux particulièrement prégnants liés à la prédominance du mode routier[124]

Les régions atlantiques constituent **l'origine ou la destination d'importants flux routiers de marchandises**. En 2016, la Nouvelle-Aquitaine et les Pays de la Loire se positionnent respectivement en 2ème et 6ème position des régions métropolitaines pour le poids total du fret acheminé, hors transit, pavillon étranger et trafic international (cf. Figure 82).

123 - *Source de ce paragraphe : Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2019.*
124 - *Source principale de cette partie : La situation des transports en Pays de la Loire : les flux routiers de marchandises en 2016, DREAL Pays de la Loire, novembre 2017.*

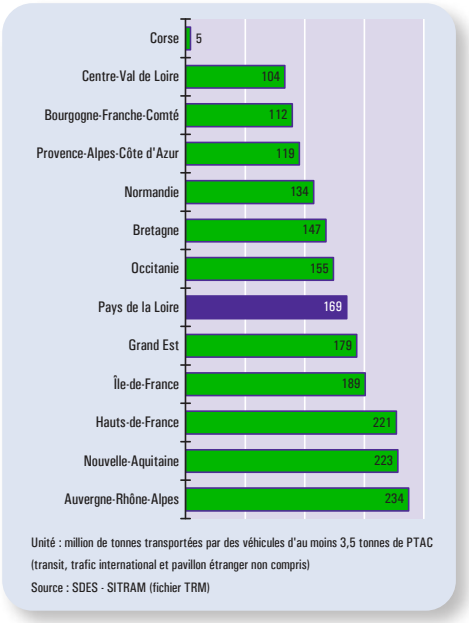


Figure 82 : Flux routiers de marchandises en 2016 (Source : SDES, SITRAM, fichier TRM)

De par leur caractère périphérique et/ou l'étendue de leur territoire, les régions de la façade se démarquent également par **l'importance des flux intra-régionaux** : en 2016, 76% en Nouvelle-Aquitaine, 75% en Bretagne, 63% en Pays de la Loire. Les **flux interrégionaux sont majoritairement réalisés avec les régions voisines**, comme le montre par exemple la Figure 83 dans le cas des Pays de la Loire.

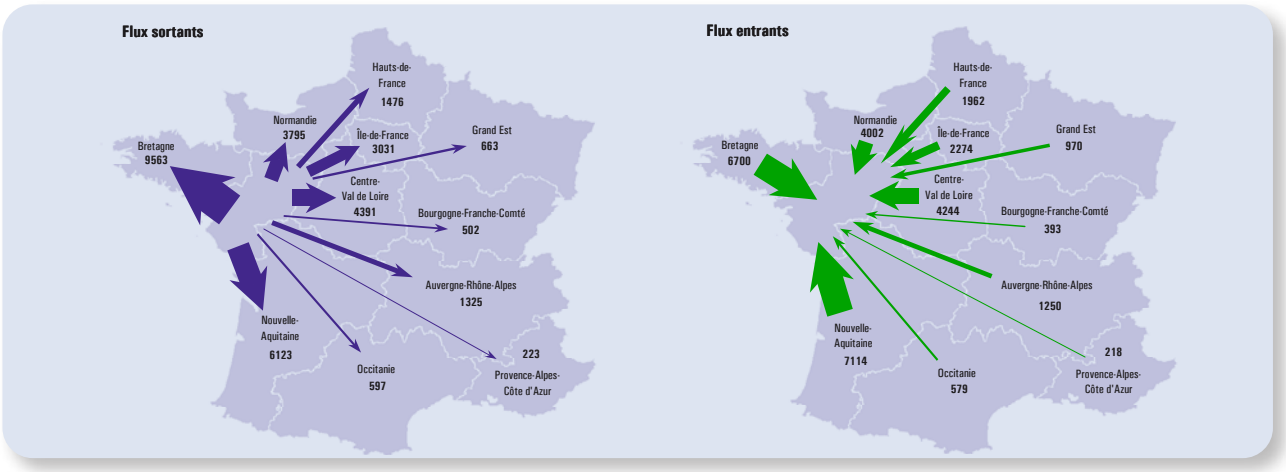


Figure 83 : Origine et destination géographiques des flux routiers interrégionaux depuis et vers les Pays de la Loire en 2016 (Source : DREAL Pays de la Loire)

La **Nouvelle-Aquitaine** présente quant à elle la spécificité d'être traversée par les **flux de marchandises nord-sud entre la France et l'Espagne**. Les enjeux de sécurité, de pollution de l'air, d'exposition au bruit liés au transport routier y sont particulièrement prégnants le long des axes empruntés par ces flux : A63 et RN10 principalement. Le secteur des transports est ainsi le **premier émetteur de gaz à effets de serre dans la région** (40% en 2017), tandis qu'il se situe plutôt en deuxième position derrière l'agriculture, en Bretagne et Pays de la Loire, ou troisième position derrière l'agriculture et l'industrie en Normandie.

I.5.4. Transport maritime : une grande diversité de profils et de dynamiques portuaires

> Voyageurs : la spécificité du trafic transmanche et un développement progressif de la croisière

En France métropolitaine, le transport maritime de voyageurs est dominé par les ports de Calais et Dunkerque qui, du fait de leur proximité avec le Royaume-Uni, concentrent la plus grosse partie du trafic transmanche. Viennent ensuite les ports de Méditerranée, davantage tournés vers le tourisme estival. **Six ports de la façade atlantique** se positionnent néanmoins parmi les principaux ports de passagers, essentiellement en raison de **l'importance des flux transmanche** : plus de 2 millions de passagers pour les ports normands, 1,3 million pour les ports de Bretagne Nord (cf. Figure 84)[125].

125 - *Source : L'activité des ports maritimes français repart en 2017, CGDD, 2018.*

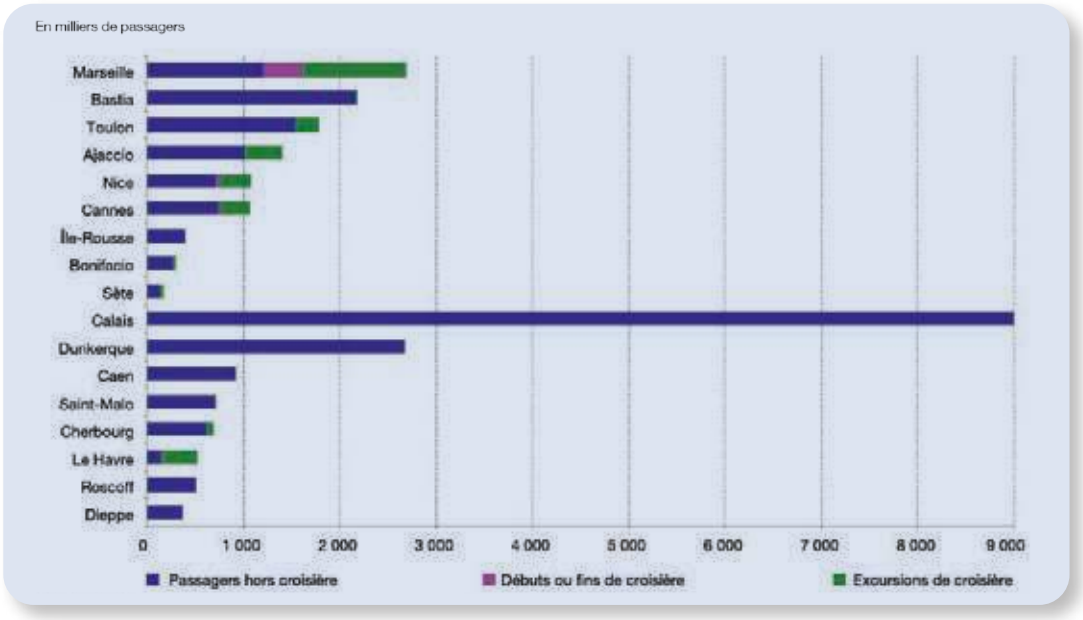


Figure 84 : Les principaux ports de passagers de France métropolitaine en 2017 (Source : SDES)

Sur la période 2000-2014, l'Observatoire National de la Mer et du Littoral note que le transport maritime de passagers est quasi stable dans les ports maritimes français[126] : il a augmenté de 3 %. Il faut néanmoins souligner l'évolution opposée du trafic des ferries et des bateaux de croisière. Le nombre de passagers utilisant des ferries a diminué de 10 % sur cette période alors que celui des croisiéristes a cru très fortement : il a été multiplié par 2,7 pour les escales au cours d'une croisière et par 3,7 pour les départs ou fins de croisière.

Même si les ports de la façade atlantique ne sont traditionnellement pas tournés vers ce secteur d'activité, plusieurs d'entre eux bénéficient de ce **développement important du trafic lié aux croisières** (cf. Tableau 15). Les ports de la façade atlantique se retrouvent d'ailleurs sous la bannière « **French Atlantic Ports** » pour promouvoir ensemble leurs destinations à l'international.

	Nombre d'escales	Nombre de passagers
Le Havre	134	360 000
Honfleur	58	39 000
Rouen	29	nd
Cherbourg	57	85 000
Saint-Malo	43	nd
Brest	15	17 150
Nantes	3	nd
La Rochelle	13	8 000
Bordeaux	53	38 000

Tableau 15 : Nombre d'escales et de passagers liés à la croisière en 2019 dans les ports de la façade atlantique (Source : Ports français : les croisiéristes affluent, les défis avec, meretmarine.com, 22/10/19)

Ce développement de la croisière soulève tout de même un certain nombre de questions, notamment celles de l'équilibre à trouver entre les investissements nécessaires et les retombées économiques générées, des enjeux environnementaux et de santé publique liés à la qualité de l'air et aux consommations énergétiques, etc.

> *Marchandises : des ports différents en termes de trafics, de statuts, d'autorités de gestion, d'hinterland, de connectivité, etc.*[127]

L'analyse des tonnages et des EVP (Equivalent Vingt Pieds, unité approximative de mesure de conteneurs) permet de situer d'emblée **la France portuaire dans son environnement**, et la façon dont s'imbriquent les dimensions portuaires. En Europe, le paysage est dominé par les ports du Nord. En France, les ports du Havre et de Marseille concentrent la majorité des trafics : les autres ports de la façade atlantique traitent des tonnages bien moindres (cf. Figure 85). Ceci s'explique notamment par le fait que le tempo politique des investissements dans les infrastructures et les industries portuaires en France s'est concentré sur deux complexes : Le Havre et Marseille.

126 - *Source : Trafic de passagers dans les ports maritimes français en 2014 et évolution depuis 2000, ONML, 2015. Sont pris en compte les ports de : Ajaccio, Bastia, Bayonne, Boulogne-sur-Mer, Brest, Caen, Calais, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, Fort-de-France, Guadeloupe, La Rochelle, Le Havre, Lorient, Marseille, Nantes, Port-la-Nouvelle, Port Réunion, Rouen, Saint-Malo, Sète et Toulon.*

127 - *Source principale de cette partie : Audition de M. Paul Tourret, Directeur de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime, le 06/05/19.*

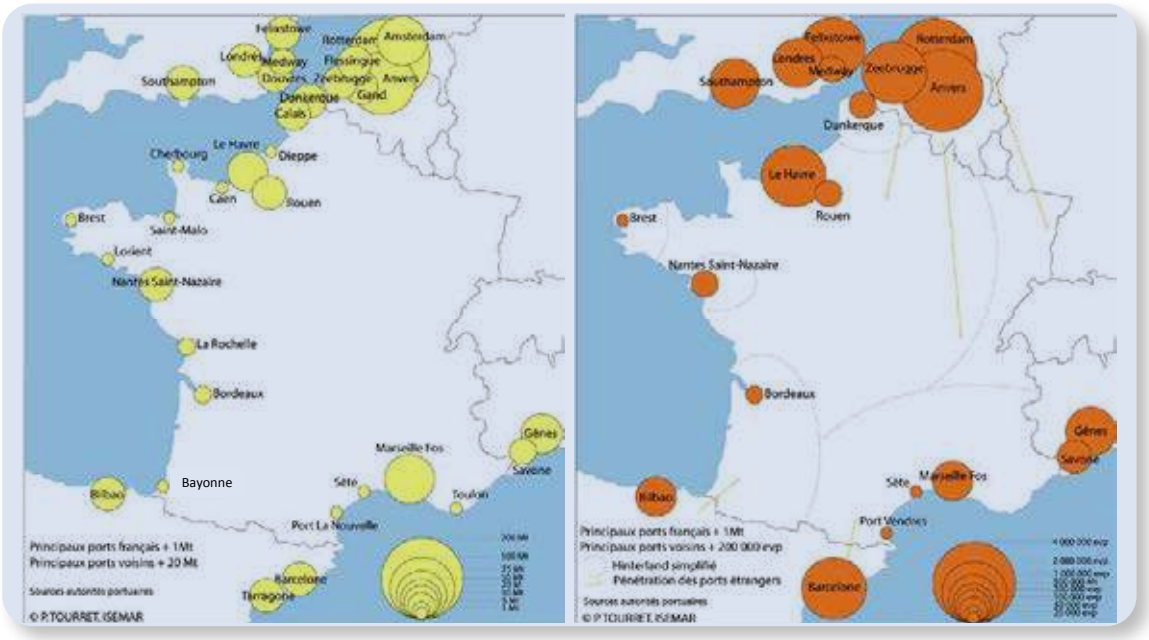


Figure 85 : Trafic en tonnes (à gauche) et en Equivalents Vingt Pieds (à droite) des principaux ports de France métropolitaine et des pays voisins (Source : ISEMAR)

Au-delà des aspects quantitatifs, les ports diffèrent également par la **nature des produits transportés**. Les filières agricoles (et forestières dans certains cas) sont relativement surreprésentées sur la façade atlantique : il s'agit essentiellement de céréales, qui représentent une majorité des exportations (notamment depuis Rouen et La Rochelle), et des fournitures agro-alimentaires dans le sens des importations. Les ports du Havre et de Nantes-Saint-Nazaire se distinguent par le poids des produits pétroliers et des hydrocarbures dans les flux, tant entrants que sortants (cf. Figure 86).

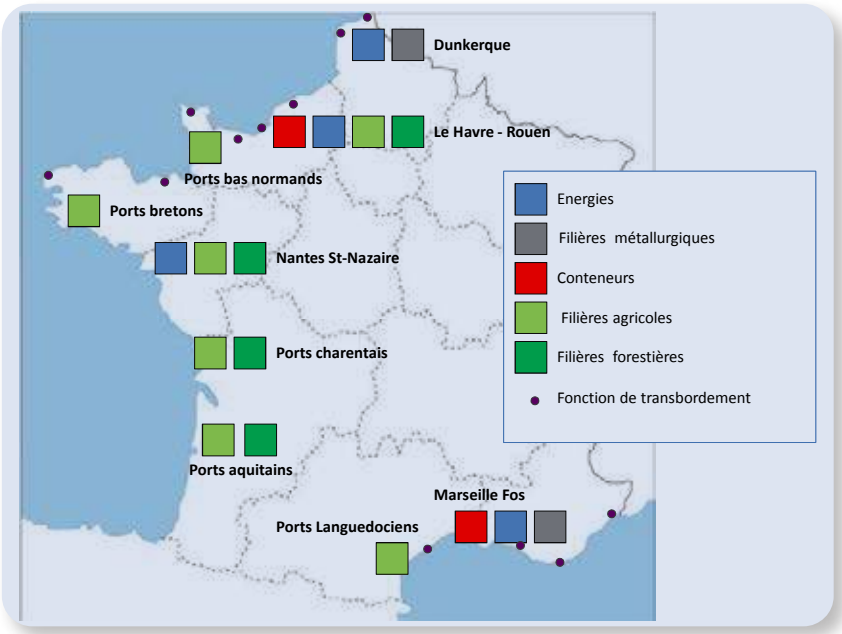


Figure 86 : Typologie simplifiée des ports de France métropolitaine selon la nature des produits transportés (Source : ISEMAR)

Concernant toujours les flux de marchandises, il faut noter que les **échanges entre ports français sont très limités** : ils ne représentent que 7 % du trafic. Les ports maritimes de métropole échangent principalement avec les autres pays de l'espace économique européen. Le trafic avec le **Royaume-Uni occupe une place privilégiée** (essentiellement des marchandises en roulier)[128].

Certains ports de la façade atlantique appartiennent également à des **autoroutes de la mer,** en activité ou en projet (cf. Figure 87)[129]. Il s'agit de services maritimes pour l'acheminement de poids-lourds et remorques, accompagnées ou non de leur chauffeur. Elles proposent, entre deux ports, un service régulier à horaire fixe.

128 - Source : L'activité des ports maritimes français repart en 2017, CGDD, 2018.
129 - Source principale de ce paragraphe : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autoroutes-mer

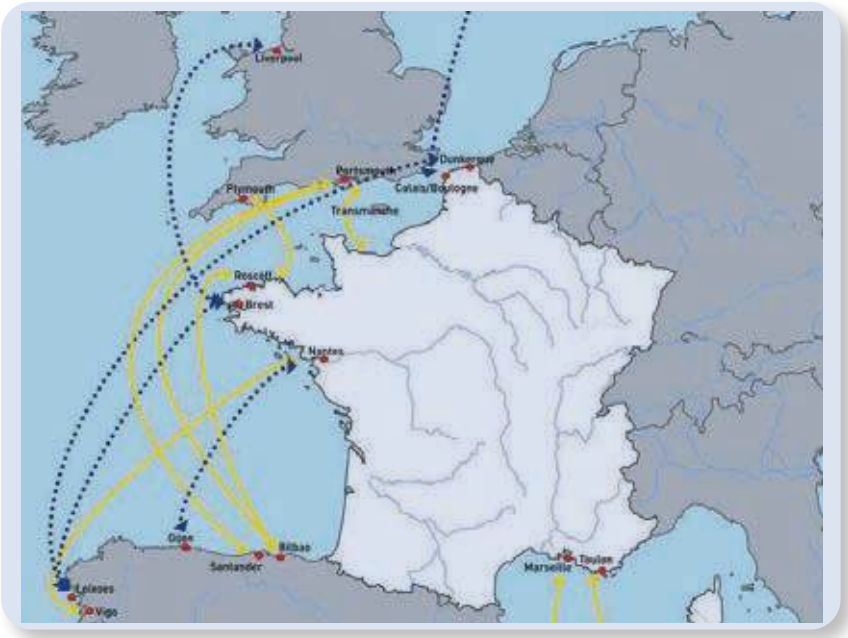


Figure 87 : Les autoroutes de la mer en activité ou en projet en France métropolitaine (Source : MTES)

La liaison Nantes-Saint-Nazaire - Gijón, après une première exploitation de 4 ans de septembre 2010 à septembre 2014, a été suspendue faute d'avoir pu atteindre l'équilibre économique à l'issue de l'aide au démarrage des États français et espagnol et du soutien communautaire concomitant. Mais les réflexions sont toujours en cours sur les conditions qui pourraient permettre une réouverture de cette ligne.
Une autre ligne relie Nantes-Saint-Nazaire et Vigo depuis 2015.
Le projet Atlantis, coordonné par la CCI de Brest et soutenu par l'Union européenne, vise à lancer de nouveaux services d'autoroute de la mer qui relieront les ports de Brest, Liverpool et Leixoes et leurs hinterlands respectifs.

La France est en outre caractérisée par une grande **diversité de statuts** des ports de commerce. Elle compte **7 Grands Ports Maritimes** relevant de l'Etat, dont cinq sur la façade atlantique (Rouen, Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux). Les autres ports relèvent d'une **gestion territoriale, qui prend localement des formes très variables** (cf. Figure 88) :

- en **Normandie**, le syndicat mixte « Ports de Normandie » est l'autorité portuaire de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe ;
- en **Bretagne**, la Région est propriétaire des ports de Brest, Lorient, Saint-Malo, St Brieuc - Le Légué et Roscoff (elle assure l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires maritimes, tandis que la gestion des terre-pleins et l'exploitation des installations sont confiées à des concessionnaires, sous la forme de délégations de service public) ;
- en **Pays de la Loire**, le port des Sables d'Olonne est géré au niveau départemental ;
- en **Nouvelle-Aquitaine**, le port de Bayonne est propriété de la Région, son exploitation est prise en charge par la CCI à travers un contrat de concession. Le port de Rochefort-Tonnay-Charente est propriété du syndicat mixte Port Charente Atlantique, concédé à la CCI.

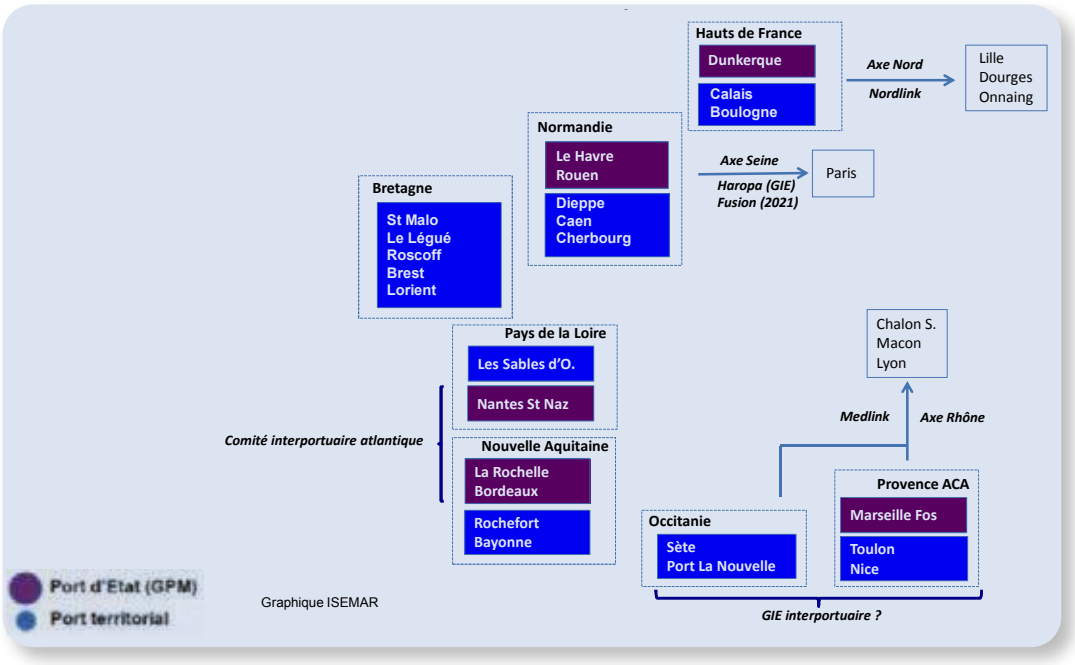


Figure 88 : Statuts des ports de France métropolitaine et liens interportuaires (Source : ISEMAR)

Enfin, les ports de la façade atlantique disposent **d'hinterland et de connectivité intermodale très variables**. Le Grand Port Maritime du Havre bénéficie ainsi d'une meilleure connectivité fluviale et ferroviaire que les autres ports de la façade, d'un développement constant des capacités logistiques, d'une densité industrielle importante sur son territoire et d'un hinterland étendu vers l'Ile de France qui constitue un important bassin de consommation. Les ports de Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine disposent d'hinterlands plus petits et d'une connectivité fluviale et ferroviaire moins importante.

I.5.5. Transport aérien : des régions marquées par l'importance de la desserte nationale et le poids du trafic low-cost, et des dynamiques variables selon les aéroports

> Quelques repères pour positionner les aéroports de la façade atlantique dans le paysage national [130]

En 2018, les quatre régions de la façade atlantique ont réuni **21% du trafic passagers** national (hors Ile de France). Les situations sont néanmoins très variables : la moitié de ces passagers sont comptabilisés en Nouvelle-Aquitaine, tandis que la Normandie ne représente que 0,5% du trafic (cf. Figure 89).
Quatre aéroports de la façade atlantique dépassent le million de passagers en 2018 : Bordeaux, Nantes Atlantique, Biarritz–Pays basque et Brest-Bretagne. Ceux de Rennes-Saint Jacques, Limoges, Bergerac Dordogne Périgord, Caen-Carpiquet et La Rochelle-Ile de Ré dépassent les 200 000 passagers.

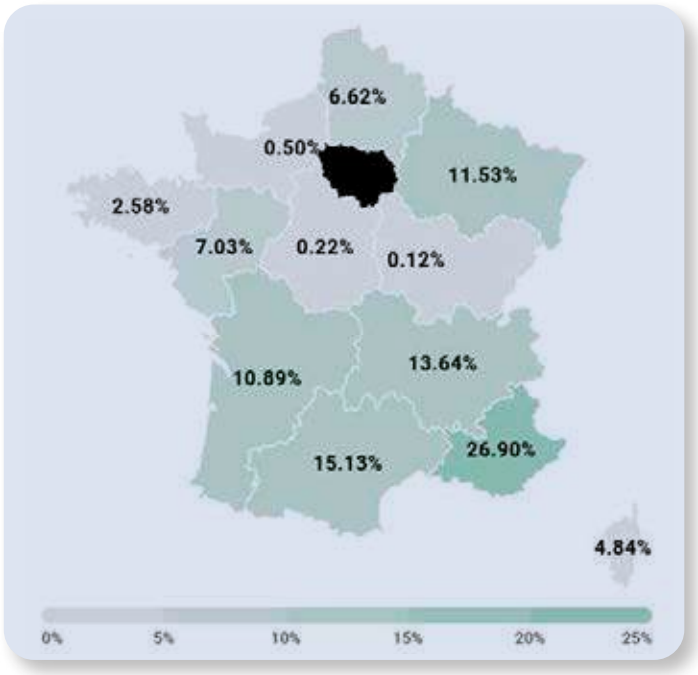


Figure 89 : Répartition du trafic aérien de passagers par région métropolitaine en 2018, hors Ile-de-France (Source : UAF&FA)

Les régions atlantiques se distinguent par la part du trafic national (jusqu'à 75% en Bretagne, cf. Figure 90), ainsi que par le **poids du trafic low cost**. en particulier pour les aéroports de proximité (près de 100% pour Bergerac Dordogne Périgord, cf. Figure 91).

130 - Source principale de cette partie : Résultats d'activité des aéroports français 2018 : Statistiques de trafic, Union des aéroports français et francophones associés.

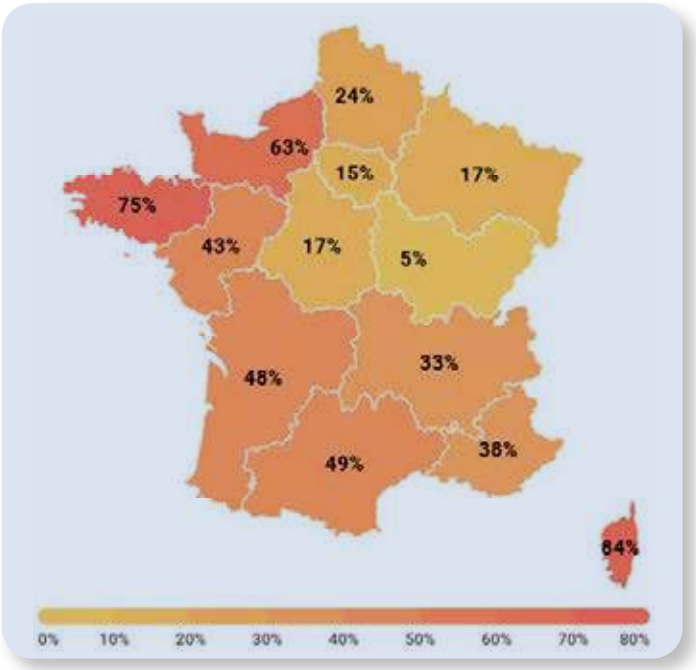


Figure 90 : Part du trafic national dans le trafic aérien total par région métropolitaine en 2018 (Source : UAF&FA)

Aéroports	Trafic 2018	Trafic low cost 2018	Part du trafic low cost
Bergerac Dordogne Périgord	286 456	285 564	99.7%
Carcassonne Sud de France	375 400	374 150	99.7%
Béziers - Cap d'Agde Hérault Occitanie	233 843	232 129	99.3%
Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes	236 631	233 734	98.8%
Paris - Beauvais	3 787 086	3 738 865	98.7%
Dinard - Pleurtuit - Saint-Malo	108 103	104 813	97.0%
Tours - Val-de-Loire	181 424	173 862	95.8%
Dole - Jura	107 459	98 445	91.6%
Paris-Vatry	61 222	54 961	89.8%
Limoges	301 493	262 836	87.2%
La Rochelle - Ile de Ré	240 154	194 865	81.1%
Bâle - Mulhouse	8 573 646	5 767 876	67.3%
Nantes Atlantique	6 199 181	3 523 246	56.8%
Poitiers-Biard	119 424	66 631	55.8%
Bordeaux	6 799 572	3 751 042	55.2%

Figure 91 : Aéroports de France métropolitaine dont le trafic low cost représente plus de 50% du trafic total en 2018 (Source : UAF&FA)

Comme l'ont souligné les CESER de l'Atlantique dans une contribution sur les conséquences du Brexit[131], certains aéroports de proximité sont également caractérisés par l'**importance de la clientèle britannique** et l'ouverture récente de nouvelles lignes ou rotations vers le Royaume-Uni : Caen (12 500 passagers en 2016), Deauville (19 000 passagers en 2016), Dinard (34 400 passagers), La Rochelle-Ile de Ré (120 000 passagers, 50% du trafic), Bergerac-Dordogne-Périgord (80% du trafic passagers).

D'un point de vue dynamique, les évolutions de trafic passagers au cours de la période 2014-2018 sont très variables. Les grands aéroports régionaux enregistrent des croissances relativement importantes (Bordeaux : +8,3%, Nantes-Atlantique : +10,5%, Rennes : +14,3%). Deux aéroports normands se distinguent par des progressions très importantes : Caen (+24,2%) et Rouen (+47,4%). Les autres aéroports de proximité enregistrent soit de légères hausses, soit des pertes de trafic, parfois importantes (Lannion : -45,2%).

En matière de **fret**, seuls deux aéroports de la façade atlantique dépassent les 10 000 tonnes de trafic : Saint-Nazaire-Montoir et Bordeaux.

131- *Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.*

> Un fait marquant des dernières décennies pour la façade atlantique : le projet d'Aéroport du Grand Ouest puis son abandon en 2018

Le **projet d'aéroport du Grand Ouest** est né dans les années 1960 afin d'assurer la desserte des régions Bretagne et Pays de la Loire, en prévision de la saturation de l'aéroport Nantes-Atlantique, de permettre des vols transatlantiques ainsi que l'accueil du Concorde. Le site de Notre-Dame-des-Landes fut retenu en 1968. Les deux chocs pétroliers, l'émergence de mouvements d'opposition ainsi que l'arrivée du TGV à Nantes ont mis en pause le projet pendant presque trois décennies. Le projet est relancé dans les années 2000 avec la création du Syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes réunissant 15 collectivités locales (Régions Bretagne et Pays de la Loire, 7 départements et 6 communes et EPCI voisins), qui deviendra en 2011 le Syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest, avec un périmètre légèrement différent. De 2003 à 2008 se succèdent débats et enquête publique et aboutissent à un décret d'utilité publique. Tout au long de la décennie suivante se multiplient les mouvements d'opposition et les recours juridiques. En 2016, une consultation locale, organisée sous forme de référendum, aboutit à l'acceptation du projet par 55% de la population du département Loire-Atlantique. En 2017, le gouvernement d'Edouard Philippe organise une médiation sur le projet. Le 17 janvier 2018, le Premier ministre annonce l'abandon du projet. En octobre 2019, l'État a fait part de ses décisions sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, afin de pouvoir répondre aux projections de croissance du trafic passagers, aux enjeux environnementaux et d'exposition de la population au bruit.

I.5.6. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ?

Les caractéristiques des régions atlantiques en matière de mobilités soulèvent de nombreux enjeux et questionnements pour l'avenir : certains sont communs à l'ensemble des modes de transport, d'autres sont plus spécifiques.

> Des enjeux transversaux communs à tous les modes de transport

Le premier de ces enjeux est **démographique**. Au vu des dynamiques de population projetées pour les prochaines décennies, notamment en Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine (cf. partie I.1.5), les **besoins de mobilité seront globalement croissants**.
Toujours en lien avec les dynamiques démographiques, mais cette fois du point de vue des disparités infrarégionales, parvenir à une **desserte la plus équilibrée possible des territoires** restera à l'avenir un défi majeur. Les politiques publiques de transports ont un rôle majeur à jouer dans la cohésion des territoires.

Pour répondre à des besoins croissants, la diversification des modes de déplacement et le **développement de l'intermodalité**, c'est-à-dire le fait de permettre la combinaison de plusieurs modes au sein d'une même chaîne de déplacements, sera une nécessité, que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises. La **loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités** institue les Régions comme chef de file de la mobilité, avec pour mission de coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional. Les EPCI auront jusqu'au 31 décembre 2020 pour saisir de la compétence mobilités et devenir autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans le cas contraire, les régions prendront le relais. Améliorer la coopération entre les collectivités territoriales sera donc un enjeu crucial pour favoriser le développement de l'intermodalité.

De **nouvelles formes de mobilité**, liées notamment à l'économie collaborative, viennent déjà « challenger » le service public de transport : ce mouvement se poursuivra et le pousse à l'innovation.

L'influence du numérique sur les mobilités, déjà importante (notamment via des apports technologiques et serviciels, mais également en modifiant les modes de production, de travail et de consommation, les échanges commerciaux, etc.), **devrait continuer à croître**. Dans une contribution récente[132], le CESER de Bretagne identifie quatre effets principaux que les usages à distance peuvent avoir sur les déplacements : des effets de substitution partiels, avec des économies de déplacements a priori attendues, qui ne sont finalement pas évidentes ; des déplacements recomposés, dans le temps, dans l'espace ou encore parce qu'ils sont pratiqués par des personnes différentes ; des déplacements plus atomisés et individualisés ; et enfin, une possible évolution du rapport au temps de déplacement, grâce à la superposition des activités. Les activités à distance transforment également le rapport à la proximité et constituent une opportunité pour réduire et optimiser un certain nombre de déplacements contraints et polluants.

En effet, tous les modes de transport sont aujourd'hui confrontés à l'enjeu de la transition énergétique et écologique. Il s'agit de **réduire l'empreinte environnementale des mobilités** : consommations d'énergie et de foncier, émissions de gaz à effet de serre et de polluants, etc.

132 - *Habitants et territoires en mouvement : les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne, CESER de Bretagne, février 2020,*

Tous les modes de transport ont été impactés par la **crise sanitaire provoquée par le Covid-19**. La reprise des trafics s'opère progressivement, mais à des rythmes et degrés très variables selon les modes. La diminution de la fréquentation et la perte d'activité pourrait avoir des **conséquences majeures, notamment sur les transports publics**. Dans un courrier adressé au Président de la République le 20 mai 2020, le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) alertait ainsi sur les difficultés économiques auxquelles les collectivités locales vont devoir faire face : il estime le déficit de ressources à l'horizon fin 2020 à environ 4 milliards d'euros du fait de la baisse du versement mobilité et des recettes tarifaires, et des surcoûts liés au protocole sanitaire. Des mesures de compensation financière ont été annoncées par le gouvernement mais elles ne seront que partielles et ne concerneront que les réseaux organisés en syndicat mixte. Or lorsqu'un contrat de transport public voit son équilibre menacé, il revient à l'autorité concédante d'y remédier. Cela pourrait entraîner des baisses voire même des interruptions de services dans les transports collectifs du quotidien, pourtant indispensables à la reprise économique et sociale, et à la réduction de la pollution atmosphérique. Une attention particulière devra être portée à l'évolution des comportements des usagers de transports commun : selon une enquête réalisée en juin 2020 par l'institut MV2, 17% des personnes interrogées n'envisageraient pas de reprendre les transports collectifs à court ou moyen terme. La peur d'être contaminés, le télétravail, la baisse du prix du carburant et le développement de la pratique du vélo pourraient expliquer cette défiance[133].

Cette crise confirme et renforce **l'influence du numérique sur les mobilités**, avec une hausse massive des usages à distance (e-commerce, télétravail, télémédecine, éducation en ligne etc.). Pour autant, les outils numériques ne parviennent pas à substituer intégralement les activités menées sous forme traditionnelle (en matière d'éducation, des métiers du soin et des services à la personne, dans le secteur de l'agro-alimentaire, etc.). Par ailleurs, on peut se demander dans quelle mesure tous ces usages à distance expérimentés dans l'urgence sous la contrainte du confinement persisteront dans le temps et influenceront les futures mobilités[134].

> Des enjeux propres au transport ferroviaire

En matière ferroviaire, il est tout d'abord légitime de se demander si **l'état du réseau et l'offre de transport permettront de répondre à la croissance des besoins** de mobilités liés aux projections démographiques. La question des moyens (notamment financiers) mobilisables par l'Etat et les collectivités territoriales pour l'entretien du réseau sera centrale.
Suite à l'arrivée des Lignes à Grande Vitesse en Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, l'enjeu à court terme est de mieux mesurer leurs effets sur les dynamiques des territoires, de remédier aux conséquences plus négatives (comme par exemple sur le marché foncier et immobilier), et de **faire en sorte que la grande vitesse bénéficie à tous les territoires**. Il s'agit également de minimiser les concurrences possibles entre mobilités longue distance et mobilités du quotidien.
L'**ouverture progressive à la concurrence du transport de voyageurs**, qui va commencer pour les Trains Express Régionaux et certaines lignes Intercités, et qui pourrait à long terme concerner les lignes à grande vitesse, marquera les prochaines décennies. Au-delà de la nécessaire évolution imposée par les règles européennes, elle est souvent présentée comme une opportunité de retrouver un certain dynamisme commercial, d'innover dans les tarifs et les services proposés à bord, de développer l'offre à coût constant, d'améliorer la qualité de service. Mais cette perspective soulève également des questions : quelle desserte des destinations les moins rentables ? quel avenir pour les lignes concernées en cas d'appels d'offres infructueux ? quelles conséquences de l'abandon de la tarification nationale kilométrique dégressive sur les parcours interrégionaux ?

La **réalisation de projets** tels que l'Interconnexion Sud TGV (communément appelé « barreau sud de Paris ») pour désenclaver la Bretagne, les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et la reconfiguration du projet LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire) sont des enjeux de **long terme** (cf. partie II.3.1).

Enfin, en matière de marchandises, l'enjeu de **développement du fret ferroviaire** reste entier : quels leviers mobiliser pour lever les freins précédemment évoqués ? Quel avenir pour le projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (projet de ligne transversale électrifiée et au gabarit approprié pour relier la façade Atlantique à la façade Est de la France) ? En matière d'infrastructures, il semble essentiel de préserver le réseau capillaire de fret.

Dans le contexte de la **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** et de ses conséquences sociales et économiques, certains observateurs s'inquiètent **du retard que pourraient prendre les projets** de rénovation et de modernisation des infrastructures ferroviaires, alors que de tels travaux pourraient justement contribuer à la relance économique[135]. aa
En outre, le **développement du ferroviaire** pourrait avoir un **rôle à jouer dans la relocalisation et la réindustrialisation** que de nombreux acteurs appellent de leurs vœux.

133 - Source : Le gouvernement limite son aide financière à une vingtaine de réseaux de transports, La gazette des communes, 27 juillet 2020.
134 - Source de ce paragraphe : Usages à distance et mobilités à l'heure du confinement, note complémentaire à l'étude précédemment citée, CESER de Bretagne, mai 2020.
135 - Source : SNCF : le Covid-19 peut-il faire dérailler la ligne Paris-Brive ? La Montagne, 18 mai 2020.

> Des enjeux propres au transport routier

A court terme, le principal enjeu lié au transport routier dans les régions de la façade atlantique est de **diminuer la trop forte dépendance de ces territoires à la voiture et au camion**, de favoriser le report modal et d'encourager toutes les formes de mobilité partagée.

A plus long terme, on peut se demander **à quoi ressemblera la mobilité du futur** dans ces régions : autonome, connectée, partagée ? quel type d'énergie mobiliseront ces véhicules ? quel potentiel pour le développement de la mobilité électrique, notamment à hydrogène dans ces territoires ?

La **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** se sera probablement traduite par un recours accru à la voiture dans les déplacements, au détriment des transports en commun, notamment en raison d'un moindre niveau de service au cours des premiers mois, mais également des craintes des usagers face au risque de propagation du virus. Il reste à savoir si ces changements de comportements n'auront été que temporaires, liés à la conjoncture, ou s'ils sont pour partie susceptibles de d'inscrire dans la durée.

> Des enjeux propres au transport maritime

Le transport maritime figure parmi les sept principaux secteurs ou domaines retenus par les CESER de l'Atlantique dans leur contribution sur les **conséquences potentielles du Brexit**[136]. La dépréciation de la livre, ses conséquences sur le pouvoir d'achat des Britanniques, et la possible complexification des règles de mobilité des personnes pourraient tout d'abord se traduire par une diminution des **flux transmanche de passagers**. L'éventuelle mise en place de **barrières tarifaires** et/ou **non-tarifaires** pourrait également affecter le transport transmanche de fret. Ces difficultés que pourrait rencontrer le transport maritime auraient des répercussions importantes sur les **productions, notamment agricoles**, exportées par voie maritime, ainsi que sur le **tourisme**. Ces contraintes pourraient aussi avoir des conséquences sur les **infrastructures portuaires**, avec un possible allongement de la durée d'escale, un besoin de capacités de stationnement supplémentaires, une nécessaire adaptation des infrastructures aux nouvelles normes et formalités, etc. Le risque de **congestion portuaire** est de ce fait important. L'Irlande pourrait ainsi souhaiter s'affranchir de la zone de transit que constitue le Royaume-Uni et se doter de connections directes avec des ports « européens ». Cette évolution pourrait redonner de l'intérêt aux projets d'autoroute de la mer, à l'image de la ligne Gijon-Saint-Nazaire-Cork.

Pour l'ensemble des ports de commerce de la façade, se pose par ailleurs la question de la **diversification de leurs trafics** dans un contexte de profondes mutations des secteurs dont ils dépendent principalement (agriculture et agro-alimentaire, produits pétroliers). Le secteur des **énergies marines renouvelables** revêt un potentiel de développement intéressant, même s'il peine à se concrétiser pour l'instant.

A l'heure d'une **nouvelle stratégie nationale portuaire 2020-2025**, dont les premiers éléments ont été dévoilés à l'occasion du Comité Interministériel de la Mer de décembre 2019, quelle sera la **place réservée aux ports de la façade atlantique** autres que Le Havre (qui constitue l'un des trois systèmes portuaires d'intérêt européen et international identifiés par le gouvernement), et à la coopération interportuaire ? Quelle évolution de la place des Régions dans la gouvernance des ports, qu'ils soient territoriaux ou Grands Ports Maritimes ? quels effets en attendre ?

Le transport maritime est également très exposé dans le contexte de la **crise sanitaire provoquée par le Covid-19**, particulièrement le trafic transmanche, très important pour la façade atlantique. Si quelques liaisons de fret ont pu être maintenues au plus fort de la crise, le trafic passager (qui représente 80% de l'activité d'une compagnie comme la Brittany Ferries) a quant à lui été interrompu pendant plusieurs mois (de la mi-mars à la fin-juin), et les conditions de sa reprise ont fluctué au cours de l'été. Le Royaume-Uni a ainsi successivement instauré, suspendu puis rétabli, une « quatorzaine » pour les voyageurs entrant sur son territoire. La France a fait de même par réciprocité. Ces mesures ont provoqué des vagues d'annulation de réservations et font peser une menace importante sur les compagnies de transport maritime, contraintes de réduire les traversées, et indirectement sur le secteur du tourisme, car les britanniques constituent la première clientèle étrangère en Bretagne et dans les Pays de la Loire, et la deuxième en Normandie. Les professionnels alertent sur le manque de visibilité auquel ils sont confrontés à court, moyen et long terme, en raison de la combinaison de la crise sanitaire et des incertitudes liées au Brexit. Certains projets engagés par les compagnies pourraient être ajournés, comme le projet de ferroutage porté par la Brittany ferries (cf. partie II.3.1)[137].

> Des enjeux propres au transport aérien

Le transport aérien figure parmi les sept principaux secteurs ou domaines retenus par les CESER de l'Atlantique dans leur contribution sur les conséquences potentielles du **Brexit**. Il ne semble pas y avoir eu pour le moment d'effet significatif sur les flux de passagers. Néanmoins, des inquiétudes s'expriment, notamment concernant la **pérennité des lignes assurées par les compagnies low-cost britanniques**. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne pose également la question des **conditions d'accès** des compagnies françaises à l'espace aérien britannique et réciproquement. De même que pour le transport maritime, les difficultés que pourrait rencontrer

136 - Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.
137 - Source : Jean-Marc Roué : « Nous nous battons pour sauver l'emploi à Brittany Ferries », Le Télégramme, 18 juin 2020.

le transport aérien auraient in fine des répercussions sur le **tourisme**, ainsi que sur l'activité de l'ensemble des entreprises présentes sur les plateformes aéroportuaires. Néanmoins, le Brexit pourrait être, dans une certaine mesure, vecteur d'opportunités. La France pourrait ainsi attirer des compagnies aériennes des pays tiers qui souhaiteraient trouver une « porte d'entrée vers l'Europe » alternative au Royaume-Uni.

De nombreuses questions pèsent également sur le **modèle économique et de gouvernance des aéroports de proximité,** qui pour certains voient leur trafic chuter. La cour des comptes a par exemple recommandé très récemment à l'État et aux collectivités territoriales bretonnes d'« élaborer une stratégie aéroportuaire économiquement soutenable en clarifiant les enjeux de desserte et d'aménagement du territoire, en mettant ces enjeux en perspective avec leurs impacts financiers et environnementaux et en les intégrant dans un schéma régional de complémentarité des différents modes de transport »[138].

La **dépendance vis-à-vis des compagnies low-cost**, particulièrement forte pour certains aéroports de la façade atlantique, peut également être un facteur de fragilité : leurs stratégies constituent un paramètre qu'il est difficile de maîtriser. L'exemple du récent dépôt de bilan de la compagnie Flybe, qui desservait plusieurs aéroports de la façade atlantique, illustre cet enjeu.

Enfin, le transport aérien en général est de plus en plus questionné sur son **empreinte environnementale**, notamment pour ce qui est des lignes intérieures par comparaison avec le train.

La **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** vient renforcer les interrogations économiques et environnementales qui pèsent sur le modèle du transport aérien. Comme pour le transport maritime, le trafic passager a été interrompu de la mi-mars à la mi-juin. Malgré la reprise progressive des liaisons, selon l'Union des Aéroports Français, une chute de plus de la moitié du trafic aérien est attendue cette année, et 35 000 emplois seraient menacés dans les plateformes aéroportuaires139. Les spécialistes du secteur tablent sur un retour au trafic initial dans deux à trois ans. Dans ce contexte, les aéroports régionaux et de proximité pourraient être particulièrement fragilisés, notamment en raison de leur dépendance vis-à-vis des compagnies low-cost, qui risque en outre de s'accroître, notamment pour le trafic intérieur. Les plans de soutien à la filière aéronautique prévoient en effet, en contrepartie des aides apportées, des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En échange d'un prêt de 7 milliards d'euros garanti par l'Etat, Air France doit ainsi réduire de 50 % son volume d'émissions de CO2 : le ministre de l'économie a indiqué le 4 mai 2020 que « dès lors qu'il y existe une alternative ferroviaire à des vols intérieurs avec une durée de moins de 2h30, ils devront être drastiquement réduits ». Cette mesure devrait s'appliquer à l'ensemble des compagnies. A la suite de ces annonces, une forte mobilisation des élus et des acteurs économiques a vu le jour dans plusieurs territoires pour défendre des lignes intérieures, telles que la navette aérienne Bordeaux-Paris : elle illustre la complexité de la situation.

I.5.7. Accès au numérique : des disparités territoriales importantes mais en voie de réduction

> Des enjeux liés aux infrastructures et à la couverture numérique

Les objectifs nationaux pour améliorer la couverture numérique des territoires sont les suivants :

- en 2020, garantir à tous un accès au bon haut débit (>8 Mbit/s, débit minimum pour un accès fluide aux démarches en ligne) ou au très haut débit, et généraliser la couverture mobile de qualité (permettant l'ensemble des usages de la 4G) ;
- d'ici 2022, doter tous les territoires d'infrastructures numériques de pointe en donnant accès à tous au très haut débit (>30 Mbit/s) ;
- d'ici 2025, généraliser la fibre optique jusqu'à l'abonné sur l'ensemble du territoire.

Concernant le **premier objectif pour la couverture Internet fixe**, les régions atlantiques présentent une **situation plutôt favorable** par rapport à l'Est de la France. Mais elles ne sont pas exemptes de communes où le débit maximum est inférieur à 8 Mbits/s, voire à 3 Mbit/s, notamment en Normandie et Nouvelle-Aquitaine. Certains de ces territoires sont aussi éloignés des services de proximité, ce qui constitue un double handicap (cf. Figure 92).

138 - Source : La desserte aéroportuaire de la Bretagne : une reconfiguration à engager, Rapport public annuel 2020, Cour des Comptes, février 2020.
139 - Source : Au moins 35 000 emplois menacés dans les aéroports français, Ouest-France, 29 mai 2020.

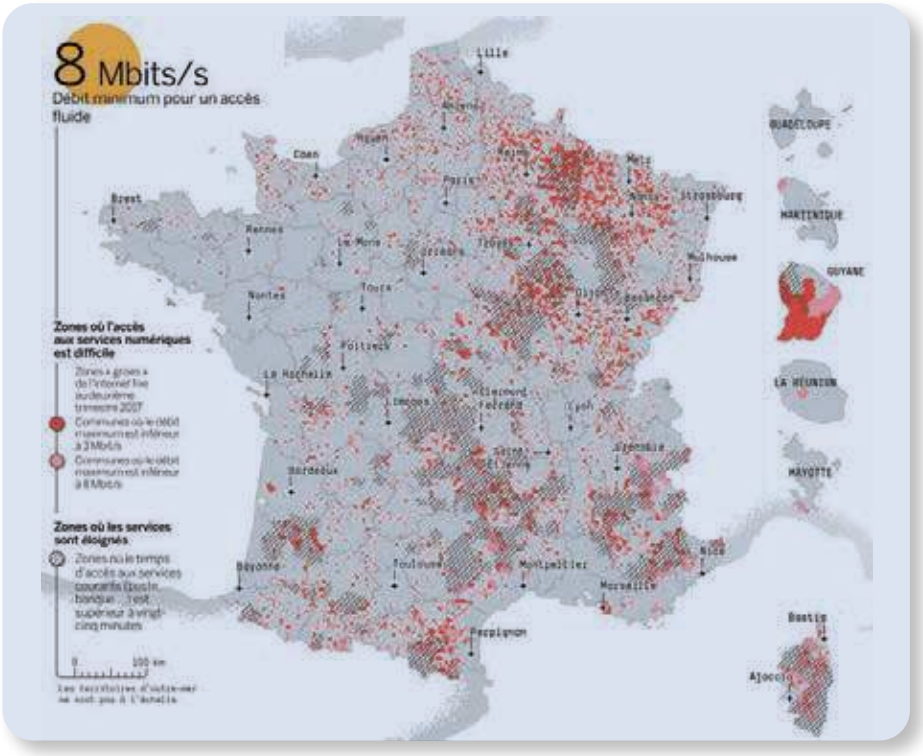


Figure 92 : Cartographie des zones où l'accès aux services numériques est difficile en 2017 (Source : Le Monde, 09/03/19)

Concernant les **deuxième et troisième objectifs liés au Très Haut Débit pour la couverture Internet fixe**, il faut noter une amélioration générale de l'accès aux infrastructures, mais **des disparités très importantes** entre régions et surtout entre territoires (cf. Figure 93). Les territoires « mal dotés » sont souvent situés dans les territoires les moins denses. Le Commissariat général à l'égalité des territoires note néanmoins que ces disparités ont **tendance à se réduire**[140].
Il faut souligner que ces deuxième et troisième objectifs sont très ambitieux au regard des rythmes de progression actuels.



Figure 93 : Part des locaux éligibles toutes technologies à un débit supérieur à 30 Mb/s en 2017 par intercommunalité (Source : France Très Haut Débit - ADMIN EXPRESS COG, Réalisation : CGET, 2018)

Concernant la **couverture mobile**, le Gouvernement, l'Arcep (Autorité de régulation des communications électroniques et des Postes) et les opérateurs mobiles sont parvenus en janvier 2018 à un accord visant à généraliser la couverture mobile de qualité pour tous les Français. 1 171 sites mobiles à construire en priorité ont ainsi été identifiés, répartis sur tout le territoire national (cf. Figure 94).

140 - Source : Baromètre de la cohésion des territoires, CGET, 2018.

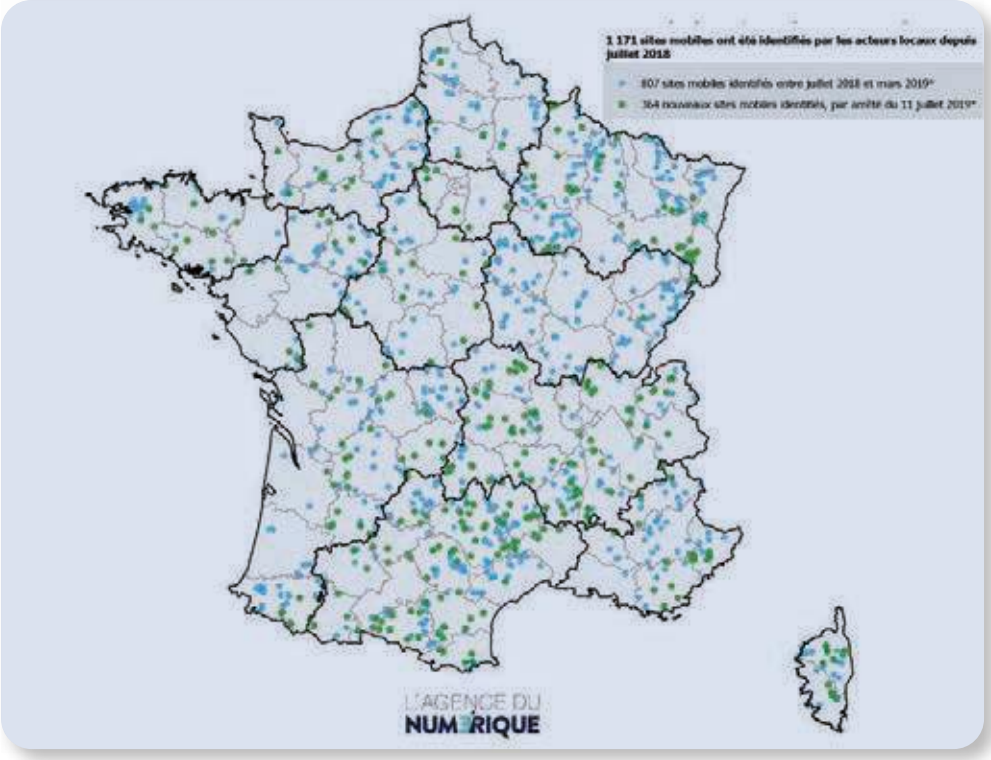


Figure 94 : Identification des 1 171 sites mobiles à construire en priorité (Source : Agence du numérique, 2019)

> Des enjeux économiques, sociaux et environnementaux

L'accès au numérique soulève de nombreux enjeux au-delà des seules questions liées aux infrastructures.

C'est d'abord un facteur d'attractivité des territoires et de **développement économique**. Le CESER de Bretagne rappelle ainsi dans une récente contribution[141] que *« la transformation numérique de l'économie paraît inéluctable. Et il est évident que ses manifestations sont souvent déroutantes. Pour autant, n'est-il pas possible de construire [en Bretagne] des réponses pour tirer parti de ces mutations plutôt que de les subir ? ». Il souligne ainsi l'urgence de « favoriser la transformation numérique des entreprises « traditionnelles », c'est-à-dire n'œuvrant pas spécifiquement dans le domaine du numérique » et de « mettre ces transformations au service du développement durable »*.

C'est ensuite un enjeu de **développement social** : il s'agit de permettre à l'ensemble de la population d'acquérir des compétences numériques et de profiter des opportunités et des services offerts par le numérique. Le Commissariat général à l'égalité des territoires souligne des fractures territoriales persistantes en la matière, même si elles ont tendance à diminuer[142]. Il faut ainsi rappeler que la lutte contre l'illectronisme s'appuie sur trois leviers : certes la connectivité (c'est-à-dire l'accès au réseau), mais aussi le matériel et les compétences numériques.

Le développement des usages numériques soulève enfin des **enjeux environnementaux**, en termes de consommation d'énergie (liés notamment au stockage de données, aux data centers) et de ressources naturelles (terres rares nécessaires pour la production des composants électroniques), d'émissions de gaz à effet de serre, etc. Il faut également rappeler que ce développement n'est pas sans conséquences sur la santé : la surexposition aux écrans comporte des risques, notamment chez les enfants, et de nombreux débats existent sur l'exposition aux ondes, notamment dans le cadre du déploiement de la 5G.

La **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** a mis en lumière avec une acuité toute particulière l'enjeu de l'accès au numérique et les profondes inégalités sociales et territoriales qui demeurent en la matière, avec des impacts indirects sur la possibilité de télétravailler, de suivre une formation à distance, etc.

Elle a également eu **des conséquences sur le déploiement prévu des réseaux**, et notamment de la fibre optique. Une étude menée pour le compte d'InfraNum (association regroupant les industriels du secteur) montre que les déploiements de fibre seront 20 % en dessous des objectifs fixés pour 2020, et qu'un surcoût est à prévoir du fait des contraintes sanitaires qui ont pesé sur les entreprises chargées de ces travaux. Selon cette étude, l'objectif de 2022 (apporter la fibre à 80 % des foyers français) pourrait être tenu, à condition d'accélérer légèrement pendant les deux dernières années.[143]

141 - Numérique et entreprises de Bretagne : urgence et opportunités, CESER de Bretagne, 2017.
142 - Source : Baromètre de la cohésion des territoires, CGET, 2018.
143 - Source : Coronavirus : 1 million de lignes de fibre optique en jachère, Les Echos, 16 juin 2020.

I.6/ Trajectoires environnementales et énergétiques

Les dynamiques de population et d'activités de la façade atlantique, décrites jusqu'ici, interagissent fortement avec les trajectoires environnementales et énergétiques de ces régions. Ces dernières disposent d'un patrimoine et de ressources naturels importants, exposés à de fortes pressions (I.6.1). En matière énergétique, elles présentent des profils distincts, mais quelques points communs, notamment en ce qui concerne le potentiel de développement des énergies renouvelables (I.6.2). Les tendances qui se dessinent en matière de population et d'activités soulèvent de nombreux enjeux et questionnements pour l'avenir dans ces deux domaines (I.6.3).

I.6.1. Environnement : un patrimoine et des ressources naturels importants, exposés à de fortes pressions

> Biodiversité : une situation plus préoccupante que la moyenne nationale et une responsabilité particulière vis-à-vis de certains milieux et espèces[144]

La notion de biodiversité correspond à la diversité de l'ensemble du vivant : les espèces, les milieux – qui sont le moteur de leur évolution et de leur création - et les ressources génétiques. **A l'échelle mondiale, l'effondrement de la biodiversité** est avéré. Le printemps 2019 aura ainsi été marqué par la publication d'un rapport d'évaluation historique, mobilisant [145] experts de 50 pays pendant trois ans au sein de la plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques[145] (IPBES). Il souligne le taux actuel d'extinction des espèces à un niveau « sans précédent » et qui s'accélère.

Du fait de la variété de sa géographie et de ses climats, la **France** dispose d'une biodiversité exceptionnelle en potentiel, et donc d'une **forte responsabilité internationale**. Elle n'échappe pas au constat global d'érosion de la biodiversité. Concernant les espèces, on constate à titre d'exemple une régression de 23% des populations d'oiseaux communs sensibles entre 1989 et 2015, de 46% pour les populations de chauves-souris entre 2006 et 2014. 31% des espèces évaluées dans les listes rouges UICN-MNHN[146] sont menacées. Concernant les habitats naturels, la situation n'est guère plus encourageante : 52% des milieux humides et 43% des eaux de surface sont en bon état, 22% des milieux naturels d'intérêt européen sont en bon état de conservation.

Les **régions de la façade atlantique** présentent une **grande diversité d'espaces**, de milieux et donc d'espèces, due notamment à leur géologie, leur climat, l'importance du réseau hydrographique, l'influence maritime pour les territoires côtiers, la diversité des reliefs, etc. La directive européenne « habitats, faune, flore » définit 11 régions biogéographiques terrestres et 7 régions biogéographiques marines[147]. Les régions objets de cette étude appartiennent pour l'essentiel de leur territoire à une même **région biogéographique « atlantique »**, à la fois sur le plan terrestre et marin. Selon le rapportage communautaire établi en 2013, sa situation est **plus préoccupante que la moyenne** nationale, avec 70% des espèces en situation défavorable, contre 55% en France, et seulement 7% des habitats en situation favorable, contre 22% en France (cf. Figure 95). La région atlantique est ainsi la région biogéographique française la plus préoccupante pour ce dernier critère.

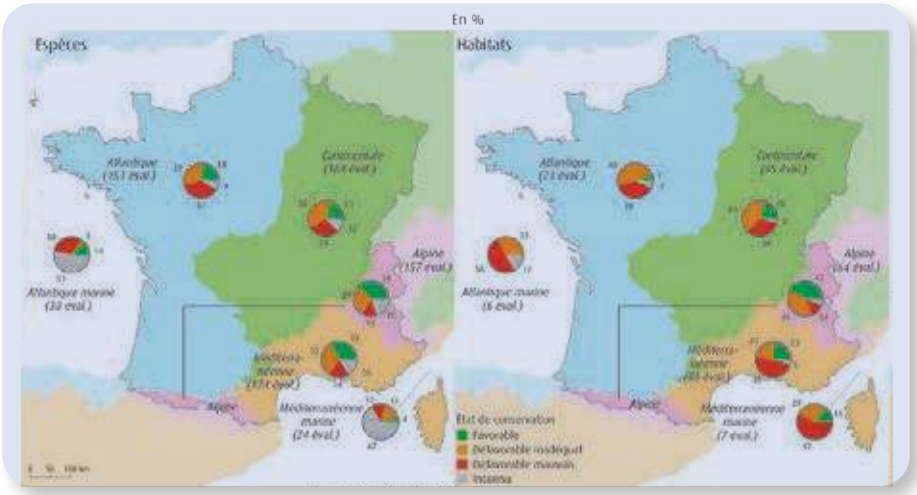


Figure 95 : Etats de conservation des espèces (à gauche) et des habitats (à droite) d'intérêt communautaire en France métropolitaine en 2013 (Source : MNHN, EEA)

144 - *Sources principales de cette partie : Auditions de Mme Sylvie Detoc, Directrice interrégionale, et de M. Thibault Vigneron, Chef du service Connaissance, au sein de la Direction régionale Bretagne–Pays de la Loire de l'Agence Française de la Biodiversité, le 12 juillet 2019, et de MM. Franck Trouslot, Directeur de l'Agence Régionale de la Biodiversité de Nouvelle-Aquitaine et Baptiste Régnery, Référent scientifique de l'Observatoire Régional de la Biodiversité de Nouvelle-Aquitaine, le 16 septembre 2019.*

145 - *La notion de service écosystémique renvoie à la valeur (monétaire ou non) des écosystèmes, en ce sens que les écosystèmes fournissent à l'humanité des biens et services nécessaires à leur bien-être et à leur développement.*

146 - *L'élaboration de la Liste rouge des espèces menacées en France est mise en œuvre par le Comité français de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) et le Museum national d'Histoire naturelle (MNHN). Il s'agit d'un inventaire de référence qui contribue à mesurer l'ampleur des enjeux, les progrès accomplis et les défis à relever pour la conservation des espèces en France.*

147 - *Zone qui présente des conditions écologiques relativement homogènes avec des caractéristiques communes en termes d'espèces (source : Institut National du Patrimoine Naturel).*

Il faut noter à cet égard que les **connaissances sur l'état de la biodiversité et son évolution restent parcellaires**, notamment pour certains groupes d'espèces (dont les insectes, la faune du sol et les espèces marines). De plus, la biodiversité connaît une grande variabilité interannuelle, ce qui suppose de disposer de séries très longues pour s'en affranchir. Des indicateurs régionaux d'état et de suivi de la biodiversité sont en cours de construction.

Les régions de la façade atlantique ont en outre des **responsabilités particulières** vis-à-vis de certains milieux et espèces.
C'est le cas notamment d'**espèces migratrices** :

- des poissons amphihalins très menacés (saumon, anguille, esturgeon, lamproie, aloses...) ;
- des oiseaux compte-tenu de zones importantes (Lac de Grand Lieu, Baie de l'Aiguillon, Baie du Mont Saint Michel, Golfe du Morbihan...) ;
- des mammifères marins (dauphins, cétacés, phoques...).

En termes de milieux, les **zones humides**, espaces de transition entre terre et eau, sont très nombreuses dans les quatre régions. Ces espaces assurent des fonctions très variées :

- des fonctions hydrologiques : rôle « d'éponge », de « réservoir » ;
- une fonction de rétention des matières en suspension et des produits associés : rôle « de filtre » ;
- des fonctions biogéochimiques : rôle « de rein » ;
- des fonctions biologiques, des habitats pour de nombreuses espèces, ressources végétales et animales : rôle « de réservoir d'espèces » ;
- des fonctions de régulation des grands cycles : rôle « tampon / changements globaux » ;
- des fonctions de prévention des risques naturels ;
- des fonctions de réduction de l'énergie des eaux et des forces érosives : protection des berges, du littoral.

Plus de 50% des sites humides emblématiques du littoral atlantique, de la Manche et de la Mer du Nord **sont en dégradation** du point de vue de l'évolution de leur surface et de leur état entre 2000 et 2010 (48% en France, cf. Figure 96). La disparition progressive de nombreuses petites zones humides affecte non seulement les espèces qui y vivent mais aussi la qualité et la quantité de la ressource en eau, la régulation des crues et le climat.

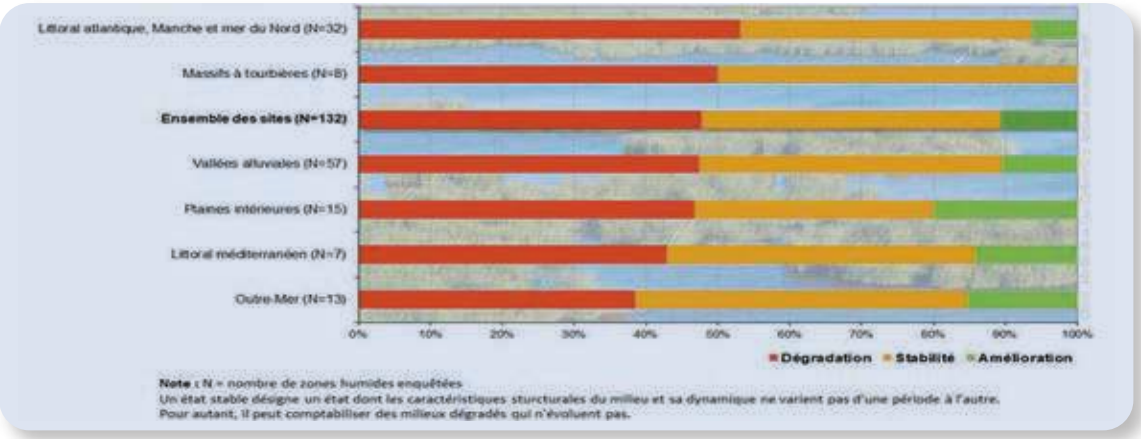


Figure 96 : Proportion des sites humides emblématiques suivant l'évolution de leurs surfaces et de l'état des milieux en France sur la période 2000-2010 (Source : CGDD/SOeS, enquête nationale à dire d'experts)

La façade atlantique est également caractérisée par l'importance des **territoires agricoles**. Or la **biodiversité des sols** est très importante (elle représente 80% de la biomasse animale) et les sols assurent des **services écosystémiques vitaux** : régulation du climat, cycle des éléments nutritifs, habitat pour une grande diversité d'espèces, régulation des crues, source de composants pharmaceutiques et de ressources génétiques, fondement pour les infrastructures humaines, fourniture de matériaux de construction, patrimoine culturel, fourniture d'aliments, de fibres et de combustibles, séquestration du carbone, purification de l'eau et réduction des contaminants du sol. Les **systèmes bocagers** sont particulièrement représentés dans les régions atlantiques, notamment en Bretagne, Pays de la Loire, ex-Basse-Normandie, et au Nord de la Nouvelle-Aquitaine (cf. Figure 97). Elles concentrent ainsi l'essentiel des 750 000 kms de haies bocagères recensés en France. Or, chaque année, 1% de ce linéaire disparaît[148]. Ces territoires ont donc une responsabilité particulière dans la préservation de ces milieux et le maintien de leurs multiples fonctions dans le cycle de l'eau, du carbone et des sols. Un label « haies », certification ouvrant la voie à la rémunération des services environnementaux rendus par les agriculteurs, a ainsi été lancé en octobre 2019 sur trois territoires pilotes : Normandie, Bretagne et Pays de la Loire[149].

148 - Sources : 1% du bocage disparaît chaque année en Pays de la Loire, Le Courrier de l'Ouest, 25 septembre 2019 ; 182500 km de linéaire bocager en Bretagne, Résultats de l'enquête régionale sur les haies en 2008, Agreste Bretagne, juin 2010.
149 - Source : Environnement, deux nouveaux labels pour protéger les haies et le climat lancés en Mayenne, Ouest-France, 25 octobre 2019.

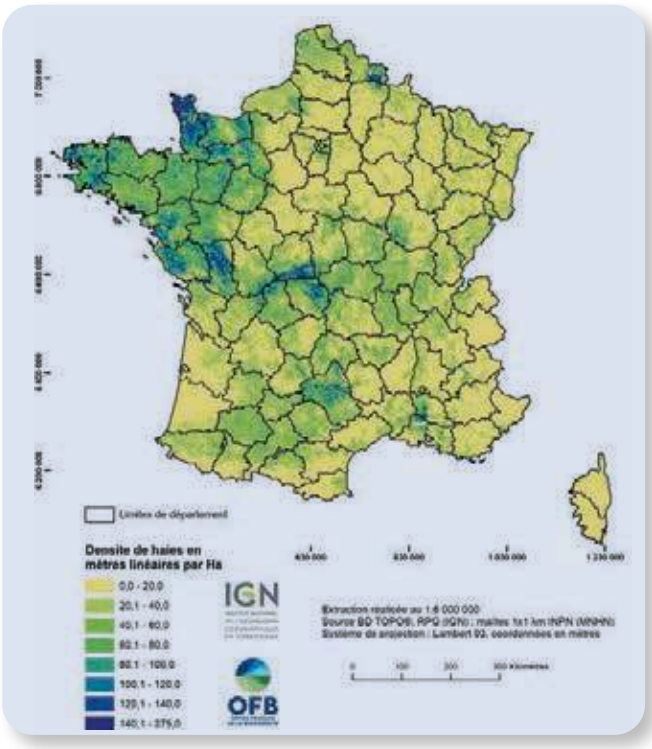


Figure 97 : Densité de haies en France métropolitaine (Source : OFB, 2020)

Au-delà de la biodiversité, un dernier élément de patrimoine naturel spécifique peut être souligné à l'égard des régions de la façade atlantique : la **géodiversité**, c'est-à-dire la diversité de la nature des roches, de leurs assemblages et de leur dynamique. L'unité géologique du **Massif Armoricain** comprend notamment la Bretagne et une partie des Pays de la Loire et de l'ex-Basse-Normandie. Deux territoires ont ainsi candidaté en novembre 2019 à une labellisation « Géoparc mondial Unesco », récompensant les initiatives pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine géologique : le Parc Naturel Régional d'Armorique et le Parc Naturel Régional Normandie-Maine.

Enfin, de nombreux **dispositifs de protection de la biodiversité** sont mobilisables. Ils sont de différents ordres et peuvent être combinés : outils de connaissance et de protection, dispositifs réglementaires (cf. Figure 98), démarches d'engagement volontaire des territoires, éducation à la biodiversité, soutiens financiers. Les régions de la façade atlantique apparaissent relativement moins couvertes par des dispositifs de protection règlementaire forte que la moyenne nationale (cf. Figure 99).



Figure 98 : Répartition des espaces naturels protégés en France métropolitaine (Source : UICN, 2016)

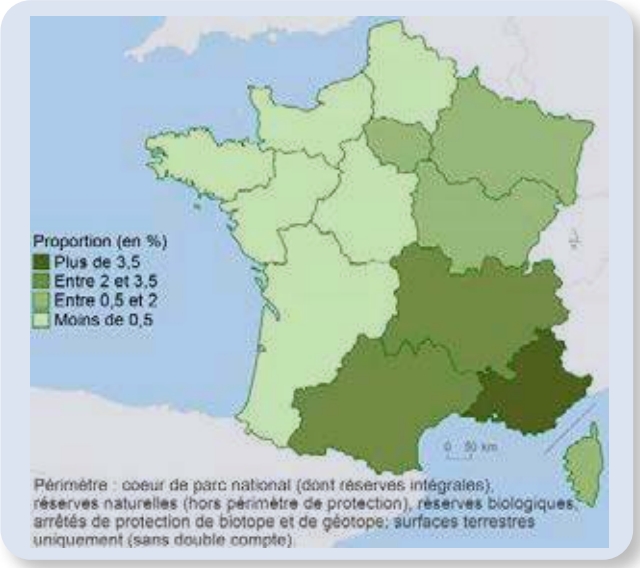


Figure 99 : Part du territoire des régions métropolitaines couvert par des aires protégées fortes (Sources : INPN, UMS PatriNat (AFB-CNRS-MNHN) – Base Espaces protégés, printemps 2019. Traitements : SDES, 2019)

> Parmi les pressions qui s'exercent sur l'environnement, des dynamiques d'artificialisation des sols préoccupantes et une fragmentation importante des habitats

L'érosion de la biodiversité est le résultat d'un grand nombre de pressions cumulées. L'Observatoire National de la Biodiversité a publié à l'occasion de son bilan 2019 une carte intégrant au sein d'un gradient synthétique les pressions les mieux documentées à ce jour150. Les régions de la façade atlantique y figurent parmi les territoires où les **pressions qui s'exercent sur la biodiversité sont les plus nombreuses et importantes** (cf. Figure 100).



Figure 100 : Gradient de pressions sur la biodiversité en France métropolitaine (Source : ONB, 2019)

Si l'on s'intéresse plus précisément à la nature des pressions en cause, la façade se distingue par **deux phénomènes particulièrement prégnants : une forte consommation d'espaces naturels et une fragmentation importante des habitats** (cf. Figure 101).

150 - destruction des milieux par l'artificialisation du territoire et les grands travaux, fragmentation des habitats et mitage des espaces naturels par le développement des voies de communication et l'étalement urbain, pollutions de l'air et de l'eau, surexploitation des ressources naturelles, introduction d'espèces invasives, changement climatique.



Figure 101 : Représentation synthétique de l'artificialisation des sols (à gauche) et de la fragmentation des habitats (à droite) en France métropolitaine (Source : ONB, 2019)

Comme les CESER de l'Atlantique l'ont déjà souligné dans une précédente contribution[151], et comme cela a été plus récemment confirmé par les CESER de Normandie[152] et de Nouvelle-Aquitaine[153], les régions de la façade ont connu ces dernières décennies des **dynamiques d'artificialisation préoccupantes**, et le phénomène se poursuit, même s'il a tendance à ralentir ces dernières années. La Nouvelle-Aquitaine se place ainsi au 1er rang des régions françaises en termes de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF), avec 40 500 hectares artificialisés entre 2006 et 2015. Les Pays de la Loire, la Bretagne et la Normandie se positionnent respectivement en 4ème, 5ème et 6ème positions sur ce critère. Si l'on rapporte cette consommation d'espace à la superficie de ces espaces dits NAF, la Nouvelle-Aquitaine se classe alors au 6ème rang, alors que la Bretagne, les Pays de la Loire et la Normandie se positionnent respectivement aux 2ème, 3ème et 4ème rangs derrière l'Ile de France (cf. Figure 102).

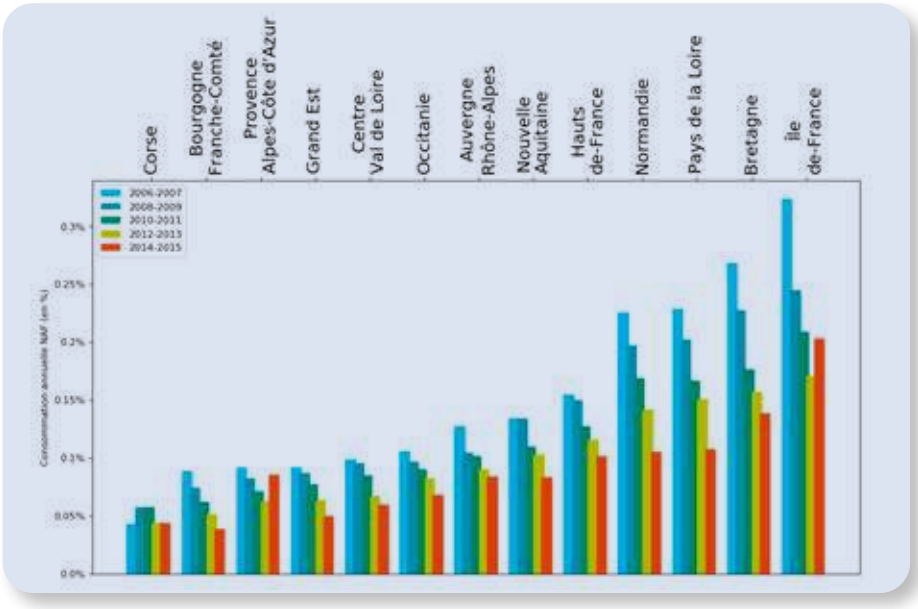


Figure 102 : Evolution de la consommation d'espace par région métropolitaine et par période entre 2006 et 2015 en % des espaces NAF (Source : Fichiers fonciers DGFIP, Traitement : CEREMA, 2017)

Il faut noter que l'artificialisation des sols s'exerce d'abord **aux dépens des espaces agricoles, puis dans une moindre mesure des espaces naturels et forestiers**. Ces dynamiques ne sont pas homogènes sur l'ensemble des territoires régionaux : on constate de **fortes disparités territoriales** (cf. Figure 103). La consommation d'espaces est concentrée en grande partie autour des grandes agglomérations et dans les territoires littoraux, en lien avec leurs dynamiques démographiques et leur attractivité économique et touristique, décrites précédemment, mais pas uniquement : en Normandie ou dans la Creuse, où la population stagne ou décroit, la consommation d'espaces continue à progresser.

151 - Populations et activités sur le littoral atlantique – Enjeux fonciers – Quelle gouvernance, avec quels outils ?, CESER de l'Atlantique, 2013.
152 - SRADDET : pour une stratégie ambitieuse de la réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels, CESER de Normandie,2018.
153 - Maîtrise du foncier : des bonnes intentions aux bonnes pratiques en Nouvelle-Aquitaine, CESER de Nouvelle-Aquitaine, 2019.

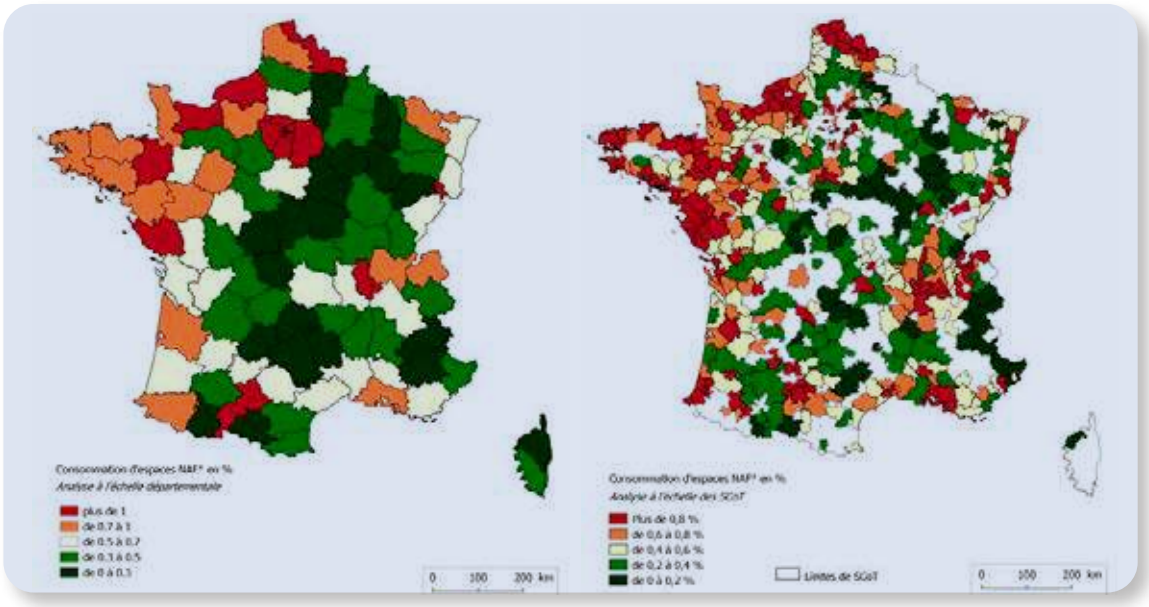


Figure 103 : Consommation d'espaces NAF à l'échelle des départements (à gauche) et des SCOT (à droite) en France métropolitaine (Source : Fichiers fonciers DGFIP, Traitement : CEREMA, 2017)

> Des situations très contrastées en matière d'état des masses d'eau

Les régions de la façade atlantique appartiennent à **trois grands bassins hydrographiques : Seine-Normandie, Loire-Bretagne, et Adour-Garonne**. Dans le cadre de la mise à jour des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de ces bassins pour la période 2022-2027, des états des lieux ont été adoptés en décembre 2019. Ils permettent d'appréhender l'état actuel des masses d'eau sur ces territoires, les pressions anthropiques exercées sur les milieux aquatiques, d'évaluer le risque de non-atteinte des objectifs environnementaux fixés à l'horizon 2027 et d'en déduire des priorités d'action partagées pour la période 2022-2027.

A l'échelle du **bassin Seine-Normandie**[154], sur la période 2013-2019, l'**état des masses d'eau s'est légèrement amélioré** à indicateurs constants.
La qualité des cours d'eau est évaluée par des critères écologiques et chimiques. Concernant l'état écologique, à règles constantes, le bassin connait une évolution lente mais positive, avec un passage de 38% en 2013 à **41% en 2019 de cours d'eau en bon ou très bon état écologique**. Par ailleurs, le nombre de masses d'eau en état médiocre ou moyen régresse de 17 à 14%. Avec les nouvelles règles d'évaluation, qui intègrent des progrès scientifiques et visent à mieux cibler les pressions à l'origine des dégradations, le nombre de cours d'eau en bon état écologique est de 32% en 2019. L'état chimique des cours d'eau reste stable depuis le dernier état des lieux, malgré une augmentation du nombre de paramètres pris en compte par rapport au précédent état.
Concernant les **masses d'eau côtières**, 69% d'entre elles sont en état écologique bon ou très bon, avec une certaine stabilité depuis le dernier état des lieux. L'ensemble des masses d'eau de transition (correspondant aux estuaires) sont en état moyen, médiocre ou mauvais. Les principaux paramètres les déclassant sont les nitrates, la biomasse végétale (phytoplancton, échouages d'algues), les peuplements piscicoles en estuaire, et les peuplements végétaux ou d'algues fixés au fond pour certaines masses d'eau côtières.
L'état des **eaux souterraines** du bassin est stable à règles d'évaluation constantes.

L'état des lieux établi à l'échelle du **bassin Loire-Bretagne**[155] indique que l'état des eaux est globalement stable. Les cours d'eau ne montrent pas d'évolution significative de leur état écologique entre 2013 et 2019 : 27% des **cours d'eau** étaient évalués en bon état en 2013 et 28,6% aujourd'hui à règles constantes, soit une progression de 8% (24% sont en bon état avec les nouvelles règles de définition).
Les **nappes** ont un état plutôt stable entre 2013 et 2019.
Dans le cas des **plans d'eau et des eaux littorales**, l'évolution de l'état traduit davantage une évolution des méthodes qu'une évolution de la situation des masses d'eau. 80% des eaux côtières sont en bon état écologique. Ces grandes tendances à l'échelle du bassin masquent cependant des **disparités selon les territoires** (cf. Figure 104) **et les paramètres**. Des progrès conséquents sont observés sur les concentrations en phosphore des cours d'eau depuis 30 ans. La pollution par les nitrates montre une évolution significative à l'échelle du bassin sur une longue période. Ce résultat diffère néanmoins selon les territoires. Sur les 10 dernières années, on note une amélioration en Bretagne, tant pour les cours d'eau que pour les nappes. À l'inverse, la dégradation des cours d'eau s'accentue sur la Vendée. Une hausse des concentrations est également observée dans les nappes entre la Nouvelle-Aquitaine et la Beauce, correspondant aux plateaux calcaires.
Les enjeux liés à la **morphologie des cours d'eau et aux pollutions diffuses** (nitrates, phosphore et pesticides) restent des enjeux forts pour le bassin.

154 - Source : Etat des lieux 2019 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, Agence de l'eau Seine-Normandie, 2019.
155 - Source : État des lieux du bassin Loire-Bretagne établi en application de la directive cadre sur l'eau, Comité de bassin Loire-Bretagne, 2019.

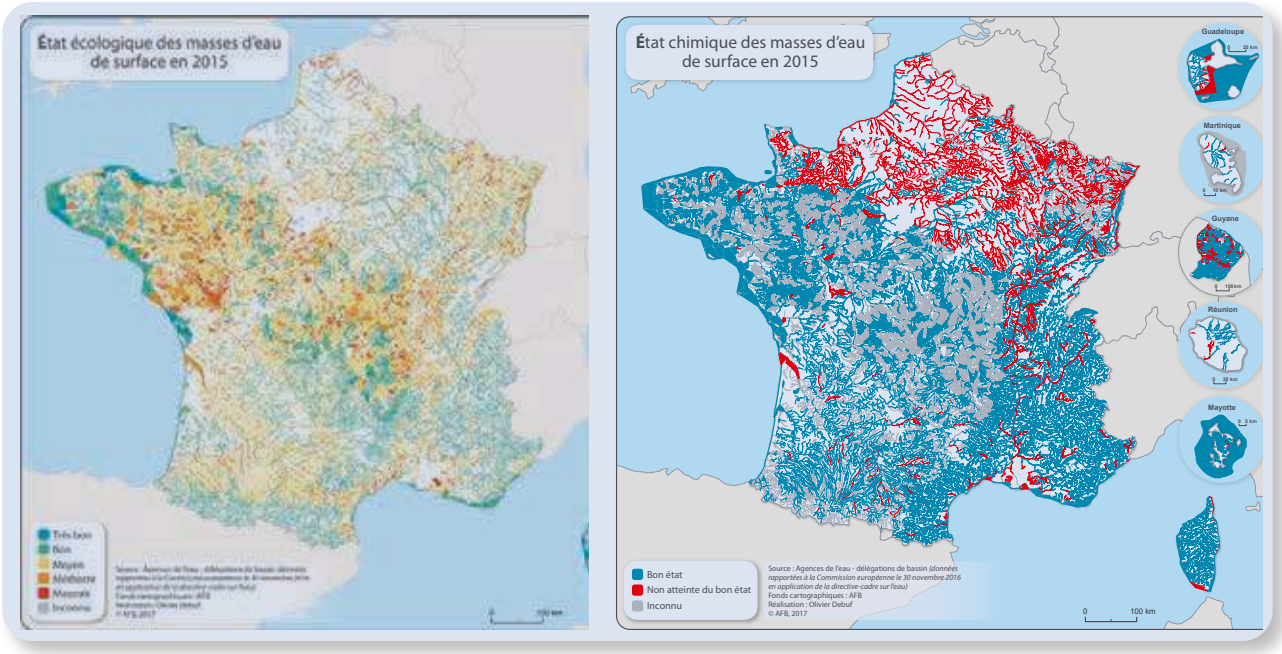


Figure 104 : Etat écologique (à gauche) et chimique (à droite) des masses d'eau de surface en 2015 (Source : Agences de l'eau - délégations de bassin)

L'état des lieux établi à l'échelle du **bassin Adour-Garonne**[156] indique que 50,8% des cours d'eau sont en bon état écologique contre 43% lors du précédent exercice. Cette progression est liée à l'efficacité des actions engagées et à la fiabilisation du modèle d'extrapolation de l'état des cours d'eau. 45% des **masses d'eau côtières** et de transition sont en bon état écologique contre 55 % lors du dernier exercice : ceci constitue une dégradation significative. L'état chimique des masses d'eaux souterraines évolue positivement, mais leur état quantitatif évolue peu : 11% des masses d'eau souterraine libres et 22% des nappes profondes sont en état quantitatif médiocre. Parmi les pressions qui s'exercent de manière importante sur les masses d'eau, on peut noter que 38% des masses d'eau superficielles et 40% des masses d'eau souterraine libres présentent une **pression phytosanitaire** significative. 37% des masses d'eau superficielles subissent une forte **altération de leur morphologie**.

D'une manière générale, les pressions qui s'exercent sur les masses d'eau résultent d'une **multiplicité d'usages** (activités économiques, de loisirs, alimentation en eau potable, urbanisation, etc.) : il s'agit donc d'une **responsabilité collective**. Il faut également souligner les efforts réalisés par les acteurs économiques (agricoles, industriels, etc.) et la prise de conscience qui s'est développée en la matière.

Enfin, il faut rappeler que ces états des lieux concernant l'état écologique des eaux sont réalisés sur la base de **paramètres définis au niveau européen et faisant l'objet d'une surveillance normée**. D'autres paramètres moins bien connus et ne faisant pas l'objet de mesures systématiques, ne sont pas nécessairement pris en compte : c'est le cas des résidus médicamenteux, ou des micro-plastiques par exemple.

> *Des régions particulièrement exposées aux risques naturels, et notamment aux risques littoraux*

Un risque résulte de la confrontation entre un phénomène menaçant (aléa) et un territoire. Son importance dépend à la fois de l'aléa (sa nature, sa probabilité de retour, son intensité, etc.) mais aussi des enjeux exposés (ensemble des personnes et des biens pouvant être directement affectés) et de leur vulnérabilité. Les régions de la façade atlantique sont particulièrement exposées aux risques naturels, comme en témoigne la Figure 105.

156 - Source : SDAGE du bassin Adour-Garonne 2022-2017 – Etat des lieux, Comité de bassin Adour-Garonne, 2019.

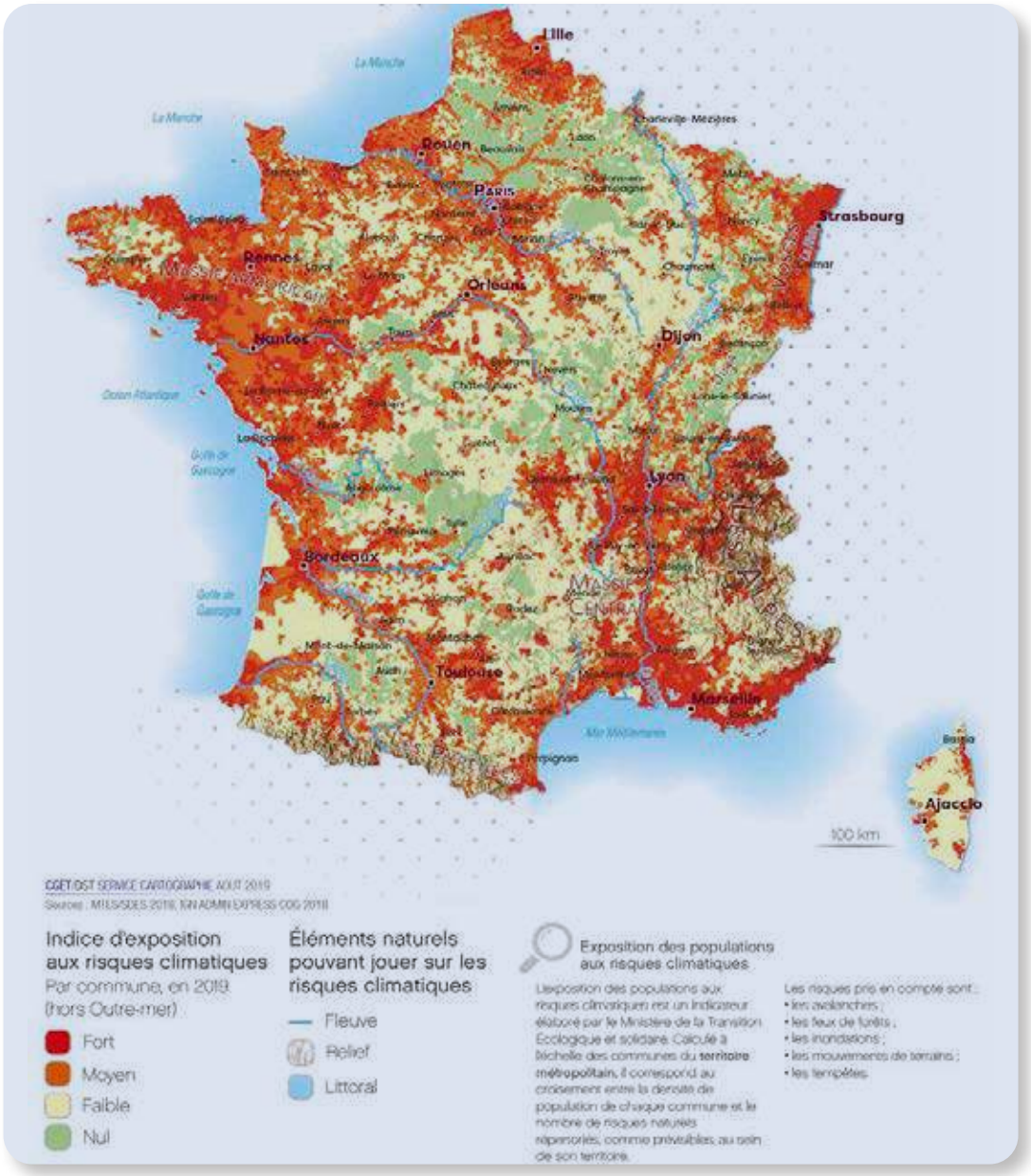


Figure 105 : Exposition des populations aux risques naturels par commune en France métropolitaine en 2019 (Source : CGET, SDES)

En France, plus de 8 communes littorales sur 10 sont sujettes à un ou plusieurs risques naturels majeurs listés par les préfectures, alors que cette part est de deux sur trois sur l'ensemble du territoire national[157]. Les CESER de l'Atlantique ont consacré l'une de leurs précédentes études[158] à la problématique de **l'érosion côtière et de la submersion marine, risques naturels spécifiques au littoral**.

Le littoral atlantique est constitué de natures de **côtes très diversifiées mais trois typologies** se détachent cependant :

- les côtes majoritairement rocheuses de la Normandie à la Loire-Atlantique, n'excluant pas des particularités de côtes basses ou sableuses ;
- les côtes basses du Centre Atlantique, entre les estuaires de la Loire et de la Gironde, avec une grande superficie de zones basses plus ou moins poldérisées ;
- les côtes majoritairement sableuses de l'ex-Aquitaine jusqu'au Pays Basque (qui compte quant à lui environ 20 km de côtes rocheuses particulièrement fragiles).

Ces côtes sont exposées différemment aux aléas naturels : schématiquement, les côtes sableuses sont très sensibles à l'érosion tandis que ce sont les côtes basses qui sont les plus vulnérables aux phénomènes de submersion marine. Selon les territoires, les aléas ne s'expriment avec la même intensité.
En matière d'**érosion côtière**, au cours des dernières décennies, l'évolution du trait de côte a été particulièrement marquée en Gironde, Charente-Maritime, et dans la Manche (cf. Figure 106).

157 - *Source : MEDDE-DGPR, Base GASPAR.*
158 - *Submersion marine et érosion côtière : connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique, CESER de l'Atlantique, 2015.*

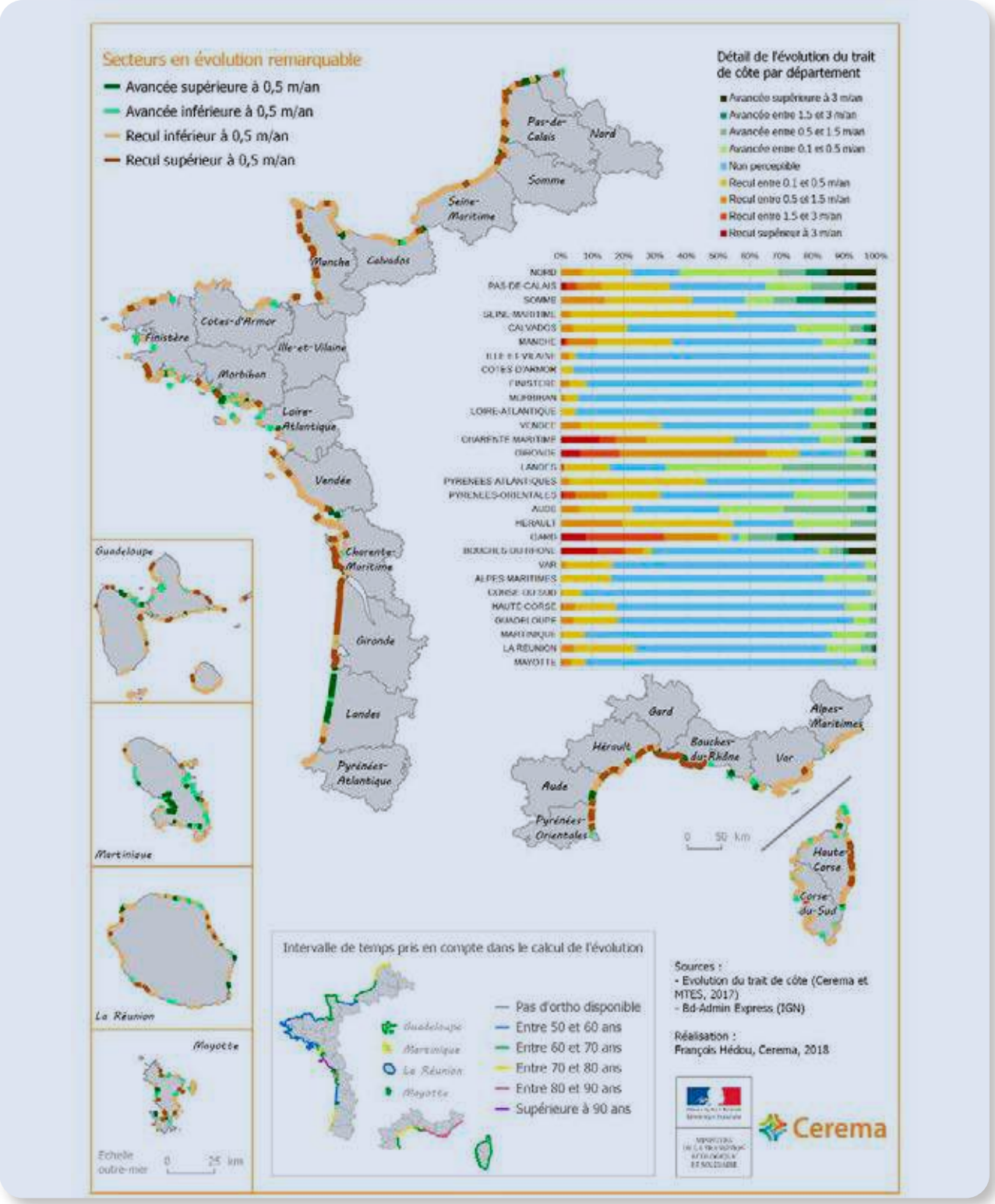


Figure 106 : Évolution du trait de côte d'après les données de l'indicateur national de l'érosion côtière (Source : Cerema, 2018)

Selon des travaux récents du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), à l'échelle nationale, selon les scénarios étudiés, « de 3 800 à 31 800 bâtiments (dont la surface au sol dépasse 10 m²) pourraient être atteints par le recul du trait de côte à l'échéance 2100, soit 5 000 à 47 300 logements », pour une « valeur estimée comprise entre 800 millions et 8 milliards d'euros ». Pour les quatre régions atlantiques, ces estimations aboutissent à une fourchette de 1 140 à 15 400 bâtiments, soit 1 350 à 25 900 logements, pour une valeur estimée comprise entre 250 millions et 4,4 milliards d'euros. Ces résultats sont néanmoins à considérer comme des ordres de grandeur à l'échelle nationale des possibles conséquences du recul du trait de côte. Leur interprétation est à mener avec précaution et doit tenir compte des limites indiquées dans la publication du CEREMA[159].

Concernant la **submersion marine**, la délimitation des zones soumises à l'aléa est complexe mais l'emprise maximale des zones basses constitue un bon indicateur des secteurs susceptibles d'être inondés : sur le territoire français (outre-mer compris), près de **753 000 hectares** sont en zone basse, la façade atlantique concentrant

159 - *Connaissance du trait de côte - Évaluation prospective des enjeux affectés par le recul du trait de côte, Cerema, 2019.*

près de **60% de ces zones**[160] (cf. Figure 107). Certaines îles basses sont particulièrement exposées. Les zones estuariennes, nombreuses sur la façade atlantique, présentent également une vulnérabilité spécifique en raison de leur double exposition aux risques de crues fluviales d'une part et de submersion marine d'autre part.



Figure 107 : Localisation des zones basses (en bleu) en France métropolitaine (Sources : MEDDE-Cetmef-Cete, 2010 - UE-SOeS - Traitements : SOeS)

A ces forts aléas s'ajoutent des enjeux importants, du fait de la concentration des populations et des activités sur le trait de côte : c'est ce croisement d'aléas et d'enjeux qui fait la vulnérabilité des territoires littoraux de la façade atlantique.

Cette vulnérabilité est susceptible de s'accroître avec le changement climatique : il se traduit notamment par une élévation du niveau marin susceptible de conduire à des inondations plus fréquentes des zones basses et à une vulnérabilité accrue aux phénomènes de surcote. Le Groupement d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) prévoit qu'à l'horizon 2100, les côtes européennes devraient subir une **élévation moyenne du niveau de la mer comprise entre 0,2 et 1 m** (selon les différentes projections d'émissions de gaz à effet de serre). Il prévoit également une augmentation de l'intensité des événements météorologiques extrêmes, confirmée par les modélisations de sinistres climatiques effectuées par les assureurs et réassureurs. A partir des travaux existants, dont le dernier rapport du GIEC sur les océans et la cryosphère, l'Agence européenne pour l'environnement a publié en février 2020 une cartographie de l'**évolution probable de la fréquence des inondations côtières** sous la hausse prévue du niveau de la mer entre 2010 et 2100, selon deux scénarii de basses et fortes émissions : les points référencés sur la côte atlantique présentent dans leur très grande majorité des **facteurs multiplicatifs supérieurs à 100** dans le scénario bas, et pouvant atteindre 1000 dans le scénario haut (cf. Figure 108). Cela signifie qu'un « *évènement considéré comme rare et extrême aujourd'hui pourrait devenir la norme à la fin du siècle* ».

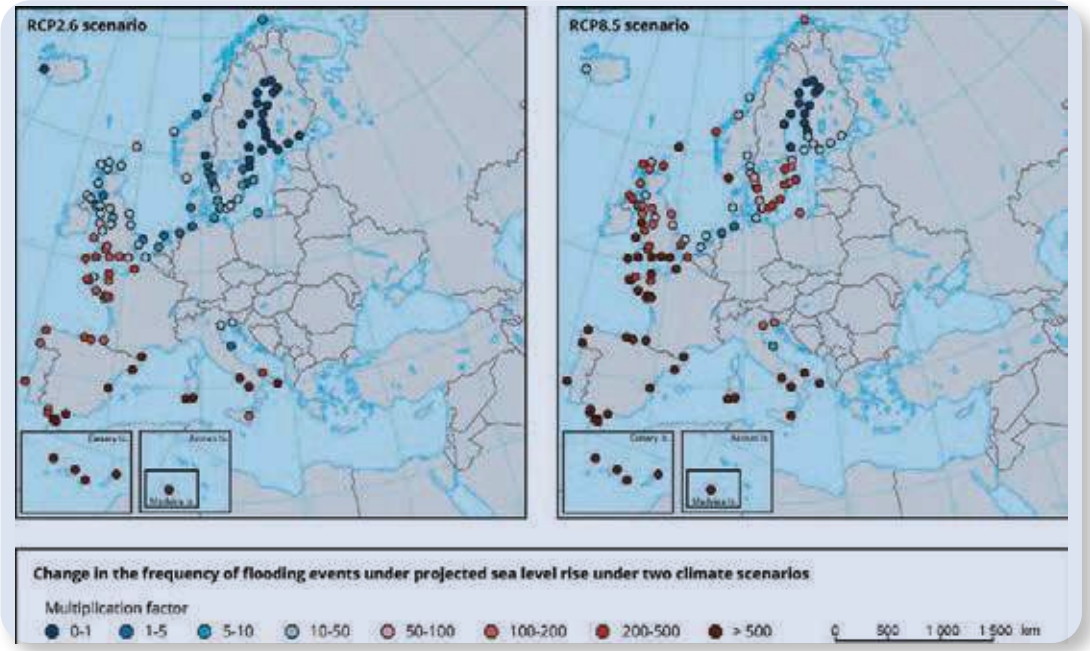


Figure 108 : Evolution de la fréquence des inondations en Europe entre 2010 et 2100 sous la hausse prévue du niveau de la mer, selon deux scénarii de basses (à gauche) et hautes (à droite) émissions (Source : Agence européenne de l'environnement, 2020, adapté du GIEC, 2019)

160 - Source : Vulnérabilité du territoire national aux risques littoraux, CEREMA, 2010.

I.6.2. Energie : des profils régionaux distincts, une certaine interdépendance, et un potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération en cours d'exploitation

> Caractéristiques globales de la consommation et de la production d'énergie : des profils énergétiques régionaux distincts mais une certaine interdépendance sur le plan de l'approvisionnement électrique

Face à l'augmentation des besoins énergétiques mondiaux et au regard de l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la **maîtrise de la consommation d'énergie** représente un enjeu majeur pour les territoires. La consommation finale d'énergie dépend de plusieurs facteurs, notamment du poids relatif des différents secteurs consommateurs (transports, résidentiel, industrie...). Les écarts régionaux reflètent ainsi les disparités démographiques et les spécificités des structures productives. L'évolution des consommations résulte ainsi de celle des différents facteurs, notamment de la transformation du tissu économique, de l'amélioration de l'efficacité énergétique et des choix de localisation des acteurs. Sur la période 1990-2012, les (ex-)régions Limousin, Aquitaine, Pays de la Loire et Bretagne ont connu **des progressions de la consommation finale totale[161] d'énergie supérieures à 30%**. Les régions de la façade atlantique se distinguent par la part du secteur agricole dans cette consommation, plus importante que dans les autres régions. Comme à l'échelle nationale, le secteur des transports est le premier secteur consommateur d'énergie, hormis en ex-Haute-Normandie, caractérisée par le poids de l'industrie (cf. Figure 109)[162].

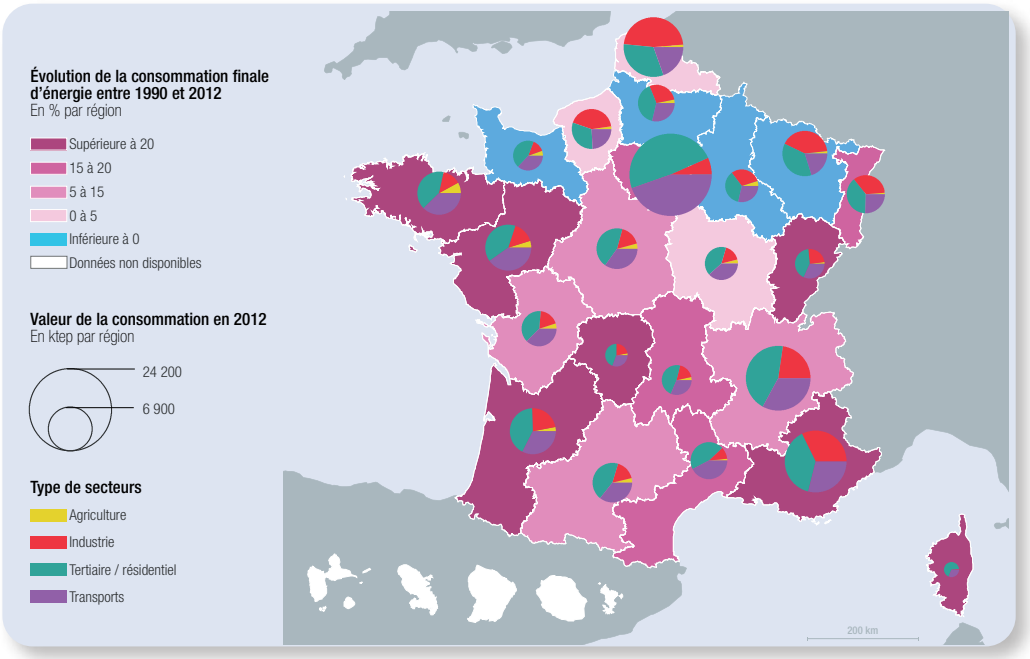


Figure 109 : Consommation finale d'énergie par région et par secteur en 2012 et évolution 1990-2012 (Source : SOeS, 2012)

Sur une période récente, il semble que les progrès réalisés en matière de réduction des consommations d'énergie soient « absorbés » par l'attractivité démographique des territoires, notamment en Bretagne et Pays de la Loire[163].

Les profils régionaux sont encore plus divers du point de vue de la **production d'énergie**, du fait de l'inégale répartition des ressources nécessaires (eaux de refroidissement pour le nucléaire, dénivelés des fleuves pour l'hydraulique, espaces forestiers pour le bois) et de leur degré d'utilisation, ainsi que de l'implantation historique des grands sites industriels (du fait de leurs besoins énergétiques importants, ils ont joué un rôle dans la localisation des facteurs de production). En 2013, l'électricité primaire (électricité nucléaire et énergies renouvelables électriques provenant des installations hydrauliques, éoliennes et photovoltaïques) représentait plus de 85 % de la production d'énergie primaire en France. En 2012, 65 % de la production métropolitaine d'électricité était située dans cinq régions, parmi lesquelles figurait la Haute-Normandie : elles alimentaient 70 % de la production nucléaire. Sur la période 2002-2012, la Bretagne se distingue par une forte évolution de la production d'électricité : supérieure à 40% (cf. Figure 110)[129]. Il faut cependant rappeler qu'elle partait d'une situation de départ très faible.

161 - Consommation de toutes les branches de l'économie, à l'exception des quantités consommées pour produire ou transformer l'énergie.
162 - Source de ce paragraphe : Energie et territoires, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2014.
163 - Source : Auditions de Mme Marie Mamdy, Cheffe du Service Climat Energie du Conseil régional de Bretagne, le 17 juin 2019, et de M. Bruno Coïc, directeur adjoint de la Direction Transition énergétique et environnement, et de Mme Marie Fabre, Chef du Service Transition énergétique et logement au sein du Conseil régional des Pays de la Loire, le 12 juillet 2019.

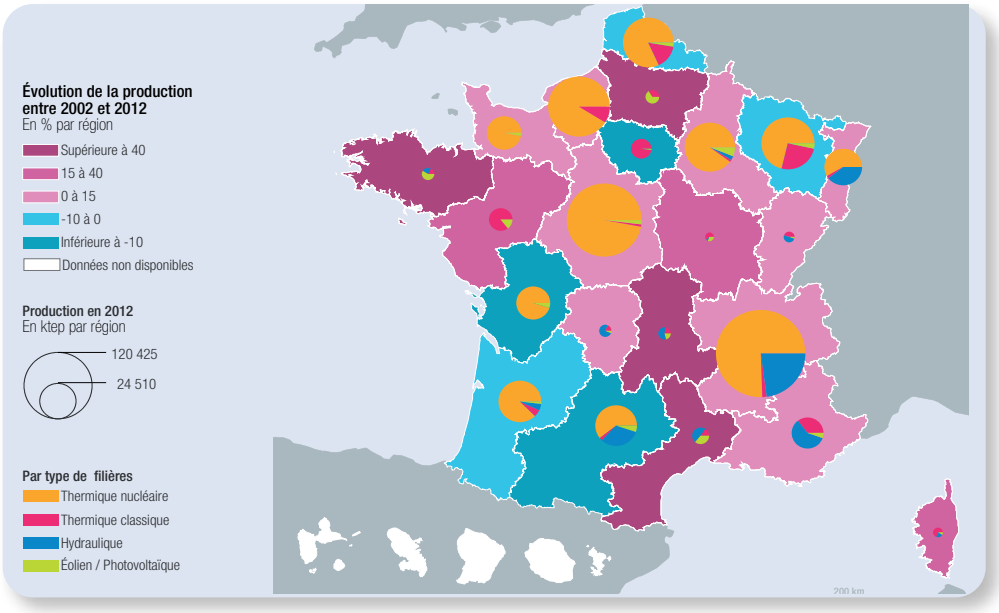


Figure 110 : Production totale d'électricité par région et par filière en 2012 et évolution entre 2002 et 2012 (Source : SOeS enquête annuelle sur la production d'électricité, 2012)

En matière de production d'énergie, il faut noter que deux régions de la façade atlantique sont **concernées par la décision de fermeture des centrales à charbon** d'ici à 2022, inscrite dans la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat : **la Normandie et les Pays de la Loire**. La fermeture de la centrale à charbon du Havre a été fixée au 1er avril 2021. Pour la centrale de Cordemais, aucune date précise n'a été fixée pour l'instant, un projet de reconversion d'une partie des installations à la biomasse étant à l'étude[164]. Ces territoires font l'objet de pactes de transition écologique et industrielle. La région **Nouvelle-Aquitaine** dispose quant à elle de **deux centrales nucléaires** (une troisième se situant à quelques kilomètres en Occitanie), **amenées à fermer à moyen terme** : Le Blayais en 2030, Civaux et Golfech en 2040.

L'électricité ne se stockant pratiquement pas, l'équilibre entre la production et la consommation doit être effectif à tout instant. Il est assuré par le réseau de transport d'électricité. La solidarité interrégionale s'effectue à deux niveaux : dans l'espace et dans le temps. Alors que la Normandie produit 2,5 fois plus que sa consommation, la Bretagne ne produit ainsi que 12% de l'énergie qu'elle consomme en 2017 (cf. Figure 111). Ce contexte a conduit à la signature en 2010 d'un « Pacte électrique » rassemblant l'État, la Région Bretagne, RTE, l'ADEME et l'ANAH, reposant sur la mobilisation simultanée de plusieurs leviers : maîtrise de la consommation, développement des sites de production d'énergies renouvelables, sécurisation et renforcement du réseau électrique.

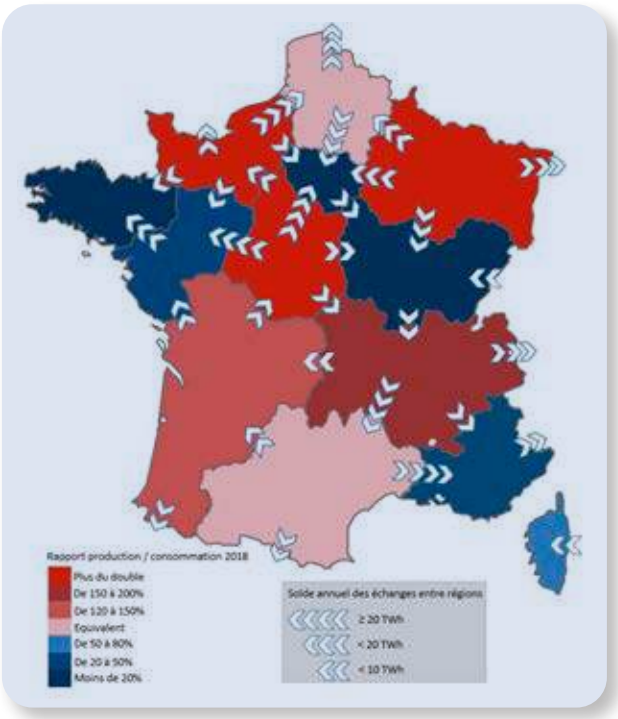


Figure 111 : Rapport production/consommation d'électricité par région en 2018 (Source : RTE, Bilan électrique 2018)

164 - *Pour en savoir plus, le lecteur pourra utilement se reporter à la contribution du CESER Pays de la Loire sur ce sujet : Quel avenir pour la centrale de Cordemais ? (décembre 2018).*

Les **échanges d'électricité entre les régions de la façade atlantique sont ainsi importants** (cf. Figure 112 et Figure 113). La Bretagne dépend fortement des régions voisines : essentiellement Normandie et Centre Val de Loire, mais également Pays de la Loire pour les périodes de pics de consommation. Des analyses menées récemment par RTE montrent que la **situation du Grand Ouest conduit à une vigilance spécifique** : pour sécuriser son approvisionnement électrique, en particulier celui de la Bretagne (et notamment couvrir les pics hivernaux), *« le maintien de deux tranches disponibles à [la centrale thermique de] Cordemais est nécessaire tant que l'EPR [de Flamanville] n'est pas mis en service »* [165].

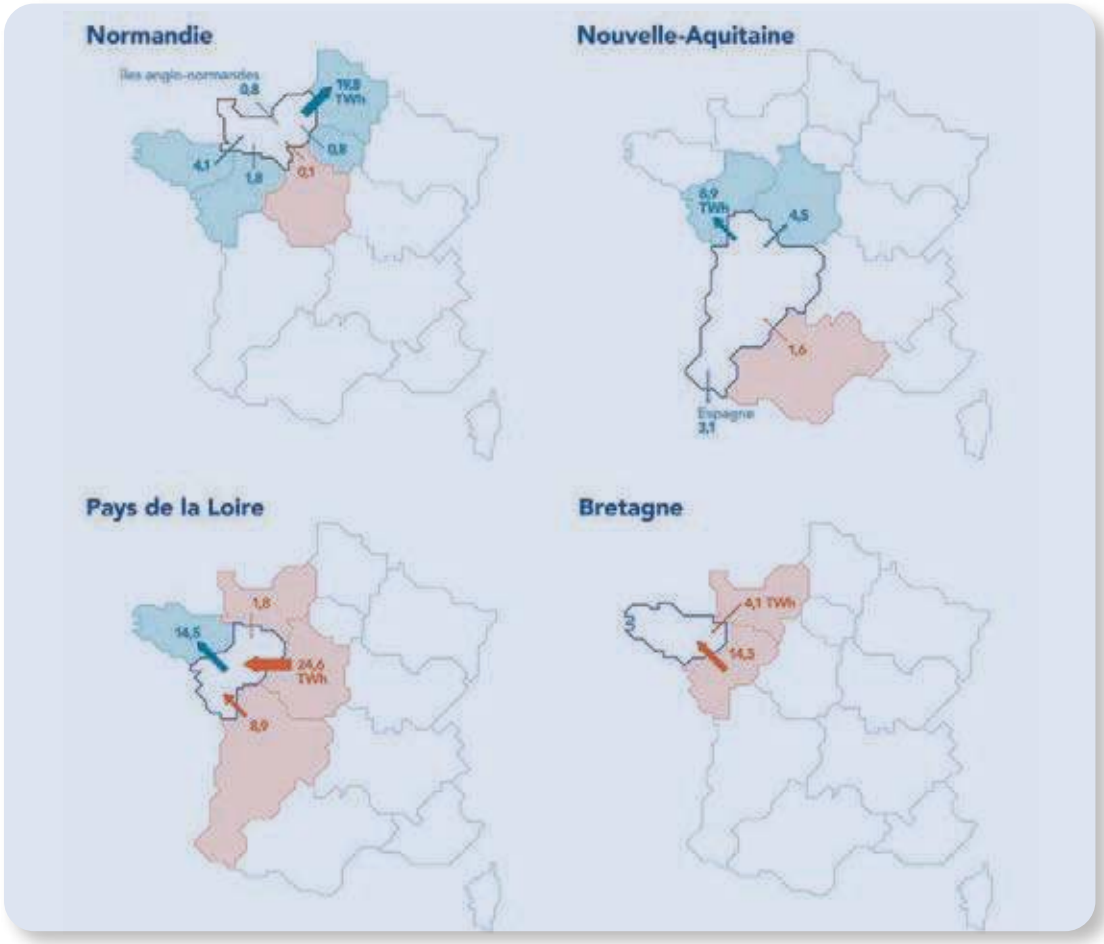


Figure 112 : Solde annuel des échanges entre régions métropolitaines en TWh (Source : RTE, Bilan électrique 2019)



Figure 113 : Import et export d'électricité entre régions métropolitaines en 2019 (Source : RTE, Bilan électrique 2019)

> *Un potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération en cours d'exploitation*[166]

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de la part de l'énergie nucléaire conduisent à promouvoir la production d'énergies renouvelables dans les territoires. L'objectif est de construire un mix énergétique tirant parti des caractéristiques et du potentiel de chaque territoire.

A l'échelle nationale, la **production primaire d'énergies renouvelables** et de récupération (EnR&R) a crû en moyenne de **5% par an entre 2006 et 2016,** soit une augmentation de 66% en 10 ans. Les EnR représentaient 20% de la production d'énergie primaire[167] française en 2016 et 17% de la production brute[168] d'électricité. Dans la consommation finale brute[169] d'énergie, la part des énergies renouvelables s'élevait en 2016 à 15,4%. Le rythme de **croissance de la consommation finale d'EnR** est également assez rapide (près de **6% par an entre 2006 et 2016**) mais reste insuffisant pour atteindre les objectifs visés par la France (23% d'EnR dans la consommation énergétique finale en 2020 et 32% en 2030).

165 - Analyses complémentaires sur l'équilibre offre-demande d'électricité en France sur la période 2019-2023, RTE, Avril 2019.
166 - Source principale de cette partie : Chiffres clés Climat Air Energie, ADEME, 2018.
167 - Energie exploitable et transformable directement après son extraction.
168 - Production totale d'énergie électrique obtenue par transformation d'autres formes d'énergie.
169 - Somme de la consommation finale d'énergie, des pertes de réseau et de l'électricité et/ou chaleur consommées par la branche énergie pour produire de l'électricité et/ou de la chaleur.

Les régions atlantiques présentent des **profils relativement différents en matière de développement des énergies renouvelables**. A l'échelle nationale, les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur se distinguent en raison de l'importance de la puissance hydraulique installée, qui est le fruit d'un développement ancien. A l'échelle de la façade, la **Nouvelle-Aquitaine** se démarque par la plus importante production d'électricité renouvelable, et la plus importante part d'électricité renouvelable dans la consommation finale d'électricité. Elle se distingue ainsi des trois autres régions par l'importance des **puissances hydraulique et photovoltaïque** raccordées (cf. Figure 114 et Figure 115).



Figure 114 : Production d'électricité renouvelable par région en 2017 (Source : CGET, 2019)

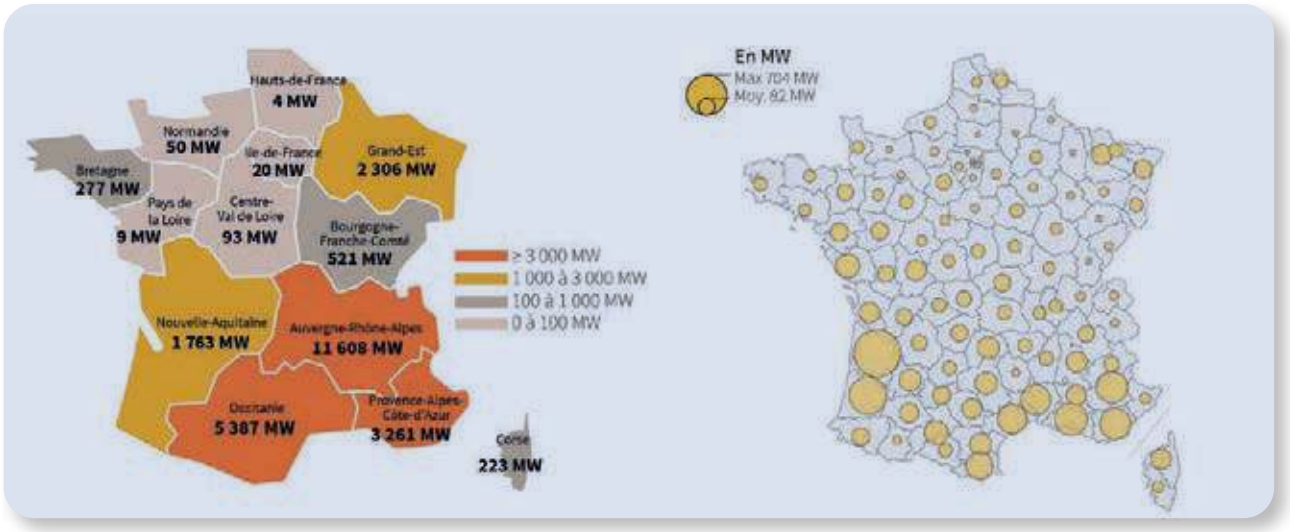


Figure 115 : Répartition géographique de la puissance hydraulique par région (à gauche) et photovoltaïque par département (à droite) raccordée en 2018 (Source : RTE, 2018)

En **Normandie, Bretagne, et Pays de la Loire, l'éolien terrestre raccordé est plus développé** qu'en Nouvelle-Aquitaine. La production de biogaz est relativement développée et répartie de façon plus homogène dans les régions atlantiques (cf. Figure 116).

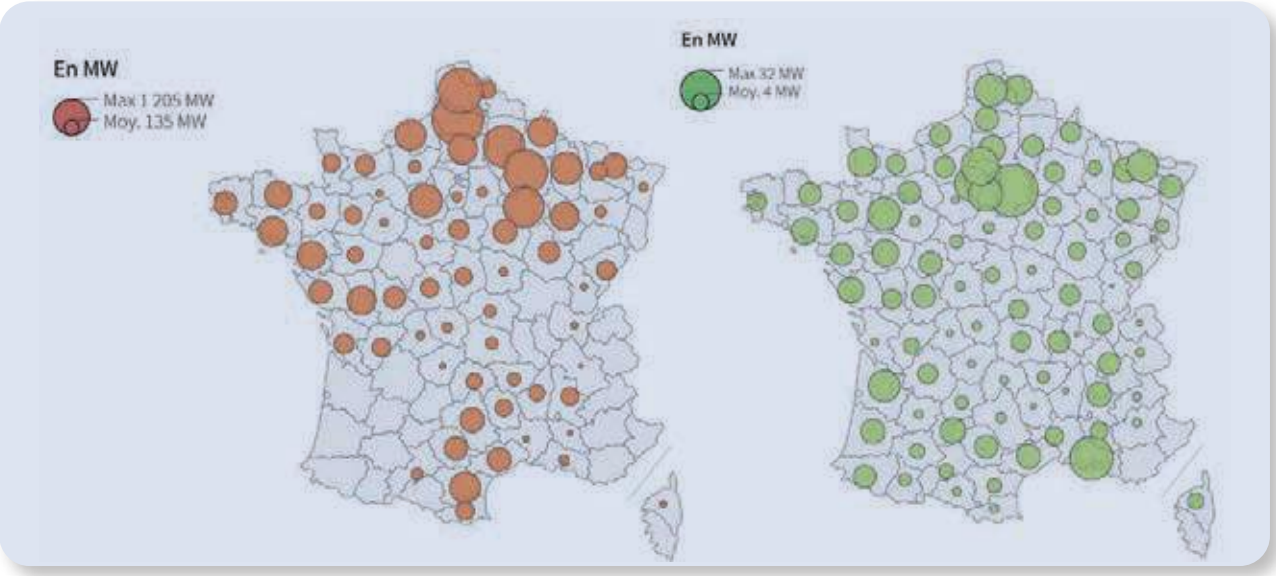


Figure 116 : Répartition géographique du parc éolien terrestre raccordé (à gauche), et des installations biogaz raccordées (à droite) par département (Source : SDES, 2018)

Enfin, comme les CESER de l'Atlantique ont déjà eu l'occasion de le souligner dans leur précédente contribution[170], les régions de la façade atlantique ont en commun le **potentiel de développement des énergies marines renouvelables**. Elles comptent au large de leurs côtes **de nombreux projets** et rassemblent ainsi **62% des emplois** (près de 1300 Equivalents Temps Plein) liés à ces filières en 2019[171] (cf. Figure 117).

La totalité des projets de parcs **éoliens offshore posés**, attribués dans le cadre des deux premiers appels d'offres lancés par l'Etat, y seront implantés : trois en Normandie (Dieppe-Le Tréport, Fécamp, Courseulles-sur-mer), un en Bretagne (Saint-Brieuc), et deux en Pays de la Loire (Saint-Nazaire et Yeu-Noirmoutier). La puissance installée cumulée attendue de ces parcs est de 2 916 MW[172]. Un nouvel appel d'offres portera sur la zone d'Oléron, en Nouvelle-Aquitaine. L'innovation se poursuit dans l'éolien offshore posé, notamment pour améliorer la fiabilité, la robustesse des machines, et les gains de puissance (taille des rotors et des machines).
La toute première éolienne flottante a été inaugurée le 13 octobre 2017 à Saint-Nazaire et est raccordée au réseau électrique depuis l'été 2018. **L'éolien flottant** arrive au stade de la ferme pré-commerciale, étape clé sur la voie de l'industrialisation : un des quatre projets français de démonstration de fermes pilotes sera localisé en Bretagne, au large de l'Ile de Groix.
La programmation pluri-annuelle de l'énergie 2019-2023 prévoit le lancement d'appels d'offres pour l'éolien posé et/ou flottant à hauteur d'1 GW par an.
L'hydrolien est un domaine en pleine effervescence sur le plan de l'innovation, mais il reste confronté à des difficultés technologiques, et a connu récemment des défections industrielles, dues à l'absence de visibilité dans ce secteur. La totalité des sites d'essais, prototypes installés et projets de fermes pilotes sont à ce jour implantés sur la façade (Normandie, Bretagne et Nouvelle-Aquitaine).
L'houlomoteur en est encore au stade exploratoire. Une étude menée dans le cadre du GIP Littoral Aquitain a montré que le potentiel de l'ex-région Aquitaine est très élevé[173].

En matière de développement des énergies renouvelables et de récupération, il faut enfin souligner le **cas particulier des îles**, en particulier celles qui ne possèdent pas de connexion électrique avec le continent : elles constituent des territoires d'expérimentation. Ainsi, Ouessant a l'ambition de devenir la première île autonome en énergie à l'horizon 2030 (elle est alimentée aujourd'hui par des groupes électrogènes au fuel et des installations photovoltaïques). Le projet qui y est développé intègre un mix d'énergies renouvelables, des solutions de stockage et des actions sur les usages et la maîtrise des consommations. D'une manière générale, les enjeux liés à la rénovation énergétique des logements et de mobilité sont particulièrement prégnants dans les îles (les coûts de chantier sont ainsi supérieurs à 25% au continent).

Il faut enfin souligner que l'exploitation du potentiel des énergies renouvelables et de récupération suppose de développer des réseaux intelligents et des moyens de stockage de l'énergie, indispensables pour gérer leurs apports, pour la plupart intermittents.

170 - Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.
171 - Source : Les énergies de la mer : pour une transition énergétique française créatrice d'emplois, Rapport #3, Observatoire des énergies de la mer, 2019.
172 - Soit la puissance de la centrale de Civaux qui dispose de 2 tranches de 1450 MW.
173 - Source : Potentiels en énergies marines de la façade Aquitaine, GIP Littoral Aquitain, novembre 2012.



Figure 117 : Répartition géographique des projets et des emplois liés aux énergies marines renouvelables (Source : Observatoire des énergies de la mer, 2019)

I.6.3. Quels enjeux et questionnements pour l'avenir ?

Les caractéristiques des trajectoires environnementales et énergétiques des régions atlantiques, exposées jusqu'ici, sont sources de multiples enjeux et questionnements pour l'avenir.

> Préserver la biodiversité

Comme on l'a vu précédemment, la situation de la biodiversité sur la façade est plus préoccupante que la moyenne nationale. Les régions atlantiques ont également une responsabilité spécifique vis-à-vis de certains milieux et espèces. L'enjeu de la préservation et de la reconquête de la biodiversité y est donc particulièrement prégnant.

De nombreux dispositifs de protection de la biodiversité sont mobilisables et doivent être combinés. La mise en œuvre de la séquence Eviter/Réduire/Compenser doit contribuer à répondre à ces enjeux. Elle englobe la prise en compte de la biodiversité, mais également l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...). Dans la conception et la mise en œuvre de leurs plans, programmes ou projets, il est ainsi de la responsabilité des maîtres d'ouvrage de définir les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible, compenser leurs impacts négatifs significatifs sur l'environnement.
Parmi les acteurs de la biodiversité, les Conseils régionaux ont un rôle important à jouer, notamment depuis leur prise de « chef de filat » inscrit dans la loi Notre.

La crise sanitaire provoquée par le Covid-19 met en lumière la nécessité de poursuivre et d'approfondir les recherches sur le **lien entre environnement, biodiversité et santé** dans les années à venir, pour mieux comprendre, anticiper et prévenir de tels phénomènes (cf. partie I.2.7), et vient renforcer l'exigence de préservation et de reconquête de la biodiversité.

> Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et limiter l'artificialisation des sols

Comme on l'a vu précédemment, les **dynamiques de consommation d'espaces** naturels, agricoles et forestiers **restent préoccupantes** dans les régions atlantiques, même si le phénomène a tendance à ralentir ces dernières

années. Pourtant, les CESER de l'Atlantique ont montré en 2013[174] que la façade, et notamment son littoral, semble relativement bien pourvue en matière d'outils et d'acteurs susceptibles de maîtriser les pressions qui s'exercent sur le foncier. Mais, sans doute par insuffisance de coordination et manque d'ambition, ils n'ont jusqu'à présent pas permis de répondre de manière satisfaisante aux enjeux. La prise de conscience est progressive, mais elle doit encore se traduire dans les politiques publiques : comment mobiliser l'existant de manière plus efficace, plus ambitieuse et plus concertée pour maîtriser la pression foncière, à fortiori au vu des dynamiques de populations et d'activités projetées dans certains territoires ? comment diffuser la culture de la sobriété foncière ? Quel rôle peuvent jouer les Régions en la matière ?

L'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) aurait pu constituer une opportunité pour adopter des objectifs chiffrés et des règles prescriptives pour limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Mais cette **opportunité n'a été que peu saisie dans les 3 SRADDET** adoptés par les Conseils régionaux au moment où les CESER de l'Atlantique publient cette étude.
Dans le SRADDET de **Normandie** adopté en décembre 2019, figure un objectif de division par 2 de la consommation d'espace sur la période 2020-2030 par rapport à l'artificialisation constatée entre 2005 et 2015. La règle 21, qualifiée de prescriptive, s'intitule *« Contribuer à l'objectif de division par deux, au niveau régional, entre 2020 et 2030, de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers, par rapport à la consommation totale observée à l'échelle régionale sur la période 2005– 2015 »*. Dans son avis rendu en décembre 2019, le CESER de Normandie s'interroge néanmoins sur la mise en œuvre et la traduction concrète de cette règle, dans la mesure où elle ne s'appliquera aux divers documents qu'à l'occasion de leur révision ou élaboration.
Dans le SRADDET de **Nouvelle-Aquitaine** adopté en décembre 2019, un objectif de réduction de 50% de la consommation foncière à l'échelle régionale est fixé à l'horizon 2030 (par rapport à la période de référence 2009-2015), mais ne se traduit pas quantitativement dans le fascicule des règles qui s'imposent aux décisions et documents infra-régionaux dans un rapport de compatibilité ou de prise en compte. Dans son avis rendu en décembre 2019, le CESER de Nouvelle-Aquitaine s'inquiète ainsi des outils et moyens existants pour maintenir cet objectif ambitieux et nécessaire, ainsi que de la dérogation prévue pour les projets d'intérêt national.
Dans le projet de SRADDET de **Bretagne** adopté en novembre 2019, l'objectif 31 s'intitule « mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels ». Il retient le principe d'une réduction globale de la consommation de 50% d'ici 2030 par rapport au niveau d'artificialisation des dix dernières années, par habitant, de 75% d'ici 2035 et de 100% à l'horizon 2040. Cet objectif n'est pas traduit de manière quantitative dans la règle I-8 relative à la réduction de la consommation foncière : seules des recommandations sont formulées à l'égard des Schémas de Cohérence Territoriale. Dans son avis rendu en novembre 2019, le CESER de Bretagne regrette que cette règle ne traduise pas les modalités envisagées pour atteindre l'objectif de zéro consommation foncière nette en 2040 et constate qu'elle est beaucoup plus souple que celle envisagée dans les versions antérieures présentées à l'assemblée. Le projet de SRADDET de Bretagne est actuellement soumis à consultation et enquête publique, en vue de son adoption avant la fin de l'année 2020.

> *Des enjeux particulièrement prégnants de préservation des milieux aquatiques et de la ressource en eau* [175]

Comme exposé au paragraphe I.6.1, les régions de la façade atlantique ont une **responsabilité particulière vis-à-vis des zones humides**. Ces milieux sont confrontés à de multiples pressions. Leur préservation nécessite de répondre à plusieurs enjeux. Tout d'abord, l'élevage est l'activité économique la moins pénalisante, celle qui entretient le mieux les zones humides. Il faut donc lutter contre la **déprise agricole** dans un contexte difficile pour les éleveurs, notamment en raison de soutiens financiers vacillants (difficultés de gestion et incertitudes pesant sur l'attribution et le devenir des Mesures agro-environnementales et climatique) : il s'agit de mieux valoriser les services d'entretien des zones humides que l'activité agricole rend à la société. Ces milieux sont également menacés par le **développement des espèces invasives**. Il importe enfin de mieux prendre en compte les **conséquences du changement et des aléas climatiques** dans la gestion des zones humides. A titre d'exemple, selon les scénarios du GIEC, le marais poitevin devrait être submergé à moyen terme : le laisse-t-on « retourner à la mer » ou le protège-t-on contre la montée des eaux ? Il s'agit d'un vrai choix de société.

Concernant la **ressource en eau, d'un point de vue quantitatif**, la tension sur les ressources hydrologiques risque de s'accroître dans les prochaines décennies, notamment en Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire. Trois principales conséquences du changement climatique sont identifiées :

- des étiages plus sévères et plus longs en été, et donc un cycle hydrologique perturbé ;
- une réduction de 20 à 40% du débit des rivières en été, qui pourrait conduire à une surexploitation des eaux souterraines ;
- l'augmentation de la consommation d'eau potable (+1°C correspond à +1,6% de consommation).

Sur le bassin Adour-Garonne, des études prospectives conduites par l'Agence de l'eau évaluent le déficit hydrique annuel à 1,2 milliard de m^3 à l'horizon 2050 par rapport aux besoins, dans un scénario moyen. Il faut néanmoins noter que ces projections ne tiennent pas compte de l'évolution des marchés agricoles mondiaux (règles de l'Organisation Mondiale du Commerce notamment) et des pratiques agricoles (sur la dernière décennie, les prélèvements d'eau liés à l'agriculture ont déjà baissé de 20%, grâce aux efforts d'optimisation et évolution des assolements). Le stockage hivernal de l'eau, notamment dans des « bassines », fait actuellement débat.

174 - Populations et activités sur le littoral atlantique – Enjeux fonciers – Quelle gouvernance, avec quels outils ?, CESER de l'Atlantique, 2013.
175 - Sources principales de cette partie : Auditions de M. Gilbert Miossec, directeur du Forum des marais atlantiques, le 6 juin 2019, et de MM. Franck Trouslot, Directeur de l'Agence Régionale de la Biodiversité de Nouvelle-Aquitaine et Baptiste Régnery, Référent scientifique de l'Observatoire Régional de la Biodiversité de Nouvelle-Aquitaine, le 16 septembre 2019

D'un point de vue global (quantitatif et qualitatif), la projection tendancielle des pressions qui s'exercent sur les trois bassins Seine-Normandie, Loire-Bretagne et Adour-Garonne, réalisées par les Agences de l'eau, montrent qu'en l'absence d'action supplémentaire par rapport à ce qui est déjà engagé, une **forte proportion des masses d'eau**, notamment superficielles, **risqueraient de ne pas atteindre les objectifs environnementaux fixés à l'horizon 2027** (cf. Tableau 16).

	Masses d'eaux superficielles	Masses d'eaux souterraines	Masses d'eaux côtières et de transition
Seine-Normandie	82%	77%	67%
Loire-Bretagne	79%	45%	Estuaires : 67% Masses d'eaux côtières : 30%
Adour-Garonne	63%		

Tableau 16 : Proportion des masses d'eaux risquant de ne pas atteindre les objectifs environnementaux fixés à l'horizon 2027 en l'absence d'action supplémentaire (Sources : Agences de l'eau)

A l'échelle du bassin Loire-Bretagne, la zone médiane couvrant les régions Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire et l'Est de la Bretagne, concentre le plus de masses d'eau risquant de ne pas atteindre ces objectifs. Le **sous-bassin « Loire aval et côtiers vendéens » est particulièrement concerné** par ce constat. Il connaît ainsi la plus importante proportion de masses d'eau en état mauvais et médiocre. Cela est dû à un contexte particulièrement sensible : zone de socle, faiblesse du relief et donc des pentes d'écoulement, pluviométrie moyenne basse et faibles soutiens par les eaux souterraines à l'étiage. Mais c'est également un territoire particulièrement actif en termes d'accroissement de la population et d'artificialisation des espaces : il présente une demande en eau toujours importante.

Enfin, il est légitime de s'interroger sur la capacité technique et financière des territoires à assurer **l'alimentation en eau potable et le traitement des eaux usées** au vu des dynamiques démographiques projetées, et sur les solidarités territoriales amont-aval nécessaires pour répondre à ces enjeux.

> *La nécessaire adaptation des territoires au changement climatique*[176]

Le changement climatique est déjà une réalité, à laquelle tous les territoires vont devoir s'adapter : la façade atlantique n'y échappe pas. En Nouvelle-Aquitaine par exemple, la température moyenne annuelle a progressé de +1,4 °C au cours de la période 1959-2016. L'évolution des précipitations est plus difficile à diagnostiquer, en raison d'une forte variabilité interannuelle. Les études ne confirment pas d'effet significatif sur le cumul annuel de précipitations, mais plutôt une augmentation de l'intensité des phénomènes considérés individuellement.

Les **activités de production primaire**, importantes dans les régions de la façade atlantique, sont **susceptibles d'être significativement affectées.**
L'agriculture repose ainsi sur trois milieux touchés par le changement climatique :

- le sol, potentiellement modifié par l'érosion résultant de l'augmentation de l'intensité des pluies ;
- l'eau : la réduction des pluies et l'augmentation de l'évaporation conduit à un déficit hydrique estival ;
- le vivant, avec une relative imprédictibilité du développement des populations d'insectes, de champignons... qu'ils soient pathogènes, ravageurs ou bénéfiques.

Le changement climatique a des conséquences directes sur l'agriculture en termes de phénologie[177], de rendement et de qualité. A titre d'exemples, dans les productions végétales, l'un des impacts majeurs de l'élévation des températures sera la précocité accrue et le raccourcissement des cycles (10 jours d'avance par degré supplémentaire). Dans les productions animales, elle pourrait avoir des conséquences sur les comportements des animaux, notamment alimentaires. Chez les espèces fruitières, le pourcentage de fruits malformés pourrait augmenter. Les zones géographiques propices à la production viticole pourraient évoluer. Il est donc nécessaire de faire évoluer rapidement les systèmes de production, pour les rendre plus économes en eau et en intrants divers, et moins impactants pour l'environnement. Trois grands modes d'adaptation peuvent être mobilisés : la diversité des variétés, des espèces et des races, l'adaptation des techniques de culture et d'élevage et la conception des bâtiments et la (re)localisation des cultures. Le stockage hivernal de l'eau dans des « bassines » est également l'une des solutions avancées. Elle fait actuellement débat : elle doit faire l'objet d'étude et de concertation approfondie en fonction des caractéristiques propres à chaque territoire.
Le changement climatique peut également induire des modifications rapides des milieux marins et côtiers (via la température et le pH de l'eau, le débit des fleuves, la productivité marine ou les pressions anthropiques) et avoir des conséquences en termes de déplacement, d'apparition ou de phénologie des espèces exploitées par **la pêche et la conchyliculture**, filières d'importance sur la façade atlantique. L'adaptation à ces potentiels changements passera par plusieurs leviers : évolution de la règlementation, évolution de la culture alimentaire, changement de méthodes de pêche et de cycles d'élevage, attention particulière à la qualité de l'eau, diversification.

Comme évoqué précédemment, le changement climatique est également susceptible d'aggraver la **vulnérabilité des territoires de la façade aux risques** d'érosion côtière et de submersion marine : comment préparer aujourd'hui la **recomposition spatiale des territoires littoraux** pour réduire leur vulnérabilité ? Il y a trois types d'adaptation possibles : la protection, la relocalisation (ou repli stratégique) et l'atténuation (ou mitigation). Ces modes peuvent

176 - Source principale de ce paragraphe : Audition de Mme Johana Cabaret, chargée de mission d'Acclimaterra, Comité Scientifique Régional de Nouvelle-Aquitaine sur le changement climatique, le 6 juin 2019.
177 - Etude des variations des phénomènes périodiques de la vie animale et végétale, en fonction du climat.

être combinés dans le temps, en fonction de l'acceptabilité du risque par la société et la collectivité. Dans leur contribution de 2015[178], les CESER de l'Atlantique ont constaté que la complexité du cadre réglementaire, faisant intervenir différents groupes d'acteurs aux compétences croisées, laisse peu de place à la société civile. Il en résulte une incompréhension et une acceptabilité sociale limitée des politiques publiques relatives aux risques littoraux. La **diffusion de la culture du risque** est un enjeu crucial à cet égard.

Malgré les progrès scientifiques réalisés, il reste difficile de « régionaliser » les effets attendus du changement climatique à l'échelle globale. Des **travaux sont en cours dans chacune des régions de la façade atlantique pour mieux appréhender les impacts du changement climatique au niveau régional**, en mobilisant des groupes d'experts, dans une optique d'aide à la décision et à l'anticipation. L'ex-région Aquitaine a joué un rôle précurseur de ce point de vue, avec la création en 2011 d'un comité scientifique régional dédié et la publication d'un premier rapport en 2013, et d'un deuxième rapport à la nouvelle échelle régionale en 2018. De la même manière, la Région Normandie a annoncé en décembre 2019 la création d'un « GIEC normand », dont les premiers résultats intermédiaires devraient être rendus en juin 2020. Une étude est en cours dans un calendrier similaire en Pays de la Loire à l'initiative de la Région. En Bretagne, un comité scientifique accompagne le déploiement de la démarche « Breizh Cop » portée par le Conseil régional. Les CESER se sont également penchés sur cette question des impacts du changement climatique en région[179].

> *Des objectifs énergie/climat régionaux ambitieux, dont l'atteinte constitue un réel défi*

Les objectifs de développement des énergies renouvelables et de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effets de serre à moyen et long terme, fixés initialement au sein des Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE), et réactualisés lors de l'élaboration des SRADDET, sont ambitieux, mais nécessaires, et conformes aux objectifs fixés à l'échelle nationale. Au vu des trajectoires énergétiques actuelles, et compte tenu des dynamiques démographiques et économiques projetées pour les régions atlantiques, il est pourtant légitime de s'interroger sur la **capacité de ces territoires à atteindre ces objectifs**, et sur les **moyens et les politiques publiques à développer** pour ce faire. Le CESER des Pays de la Loire a ainsi récemment fait le constat d'une baisse de la consommation d'énergie par habitant et d'une augmentation de la production d'énergies renouvelables, insuffisantes au regard des objectifs, malgré des progressions significatives[180].

Au vu de leurs caractéristiques géographiques et économiques, les régions atlantiques partagent de forts enjeux de réduction des émissions de GES dans **les secteurs de l'agriculture et des transports**. La « régionalisation » des objectifs nationaux du facteur 4 (division des émissions de GES de 1990 par 4 d'ici 2050) induit ainsi pour la Bretagne un effort de réduction correspondant à une division par 2 des émissions de GES du secteur agricole à l'horizon 2050 par rapport à 2012. A l'initiative de la Région, une étude est en cours sur les actions à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif et sur les impacts socio-économiques de ce scénario de rupture pour la Bretagne181. En choisissant de focaliser son analyse et ses propositions sur l'agriculture et la forêt dans son rapport « *Enjeux d'une neutralité carbone en 2050 en Nouvelle-Aquitaine – De la prise de conscience aux changements de modèles* » (2019), le CESER de Nouvelle-Aquitaine a confirmé l'importance de ces secteurs du point de vue du potentiel de réduction des émissions, du stockage du carbone et de la production d'énergie.

> *Une nécessaire sensibilisation, prise de conscience de toutes les parties prenantes pour réussir les transitions*

Les transitions écologiques, énergétiques et climatiques passeront par la sensibilisation, la prise de conscience, l'évolution des comportements sociétaux et l'engagement de toutes les parties prenantes : acteurs économiques, territoires, citoyens. Il y a là un enjeu d'éducation (à l'environnement notamment) et de formation à tous les âges de la vie. De nombreux signes montrent que cette prise de conscience est en cours.

La **crise sanitaire provoquée par le Covid-19** pourrait **accélérer cette prise de conscience** et inciter à un engagement plus fort et à un « passage à l'acte » plus rapide, au niveau individuel mais aussi dans les politiques publiques mise en œuvre.

Néanmoins, le **risque de voir reléguer au second plan les transitions** écologiques, énergétiques et climatiques face à l'urgence économique et sociale existe, comme en atteste certaines demandes de révision à la baisse ou de report des exigences environnementales. Pourtant, ces transitions sont tout aussi urgentes et nécessaires et participeront à la résilience de nos sociétés et de nos territoires face à de futures crises sanitaires, environnementales, climatiques, etc. : il est fondamental de ne pas opposer transition écologique et relance économique et sociale.

178 - *Submersion marine et érosion côtière : connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique, CESER de l'Atlantique, 2015.*
179 - *Climat, énergie et société à l'horizon 2050 : une Bretagne en transition, CESER Bretagne, 2015 ; Impacts des changements climatiques et mesures d'adaptation en Pays de la Loire, CESER Pays de la Loire, 2016. Une étude est actuellement conduite sur ce thème par le CESER de Normandie.*
180 - *L'énergie en Pays de la Loire, Réussir la transition énergétique en région, CESER Pays de la Loire, 2020.*
181 - *Source : Audition de Mme Marie Mamdy, Cheffe du Service Climat Energie du Conseil régional de Bretagne, le 17 juin 2019.*

Quatre régions confrontées à de nombreux défis et transitions : quels atouts et faiblesses pour y faire face ? quelles coopérations ?

Dans la première partie de cette contribution, les CESER de l'Atlantique ont cherché à identifier, pour chaque dimension du développement, les convergences et les divergences au sein des trajectoires qu'ont suivies les quatre régions et leurs territoires ces dernières décennies. Cela a permis de décrire la façade atlantique, ce qui fait l'unité mais aussi la diversité de cet espace aujourd'hui, et d'appréhender les enjeux, défis spécifiques ou communs auxquels ces territoires seront confrontés à court, moyen et long terme.

Cet état des lieux montre que les régions atlantiques, prises dans leur globalité et replacées dans un contexte national, ont connu des **dynamiques de développement « relativement positives » ces dernières décennies**, que ce soit en matière de démographie, de conditions et de qualité de vie, d'emploi et d'économie, de formation, de recherche et d'innovation, de mobilités, d'énergie. Néanmoins, et c'est sans doute ce qu'il faut retenir avant tout, ces dynamiques de développement sont loin d'être homogènes sur la façade et au sein de chaque région : **de fortes disparités sont observées entre les territoires**. Elles sont inscrites dans la durée et pourraient s'accentuer à l'avenir. Cette situation d'un « développement à plusieurs vitesses » comporte des **risques de fractures** territoriales, selon qu'un territoire est densément peuplé ou non, situé sur le littoral ou dans l'arrière-pays, dans l'aire d'influence d'une métropole ou dans un milieu rural « isolé », qu'il est ou non pourvu d'une offre de services et de formation suffisante, qu'il est desservi par des infrastructures de transport performantes ou non, etc. Ces disparités peuvent s'observer à différentes échelles de territoire : entre régions, entre départements d'une même région, entre intercommunalités au sein d'un même département, entre communes au sein d'une même intercommunalité, entre quartiers d'une même ville. Jusqu'à présent, en comparaison à d'autres territoires comme l'Ile de France ou la façade méditerranéenne, les **inégalités sociales et territoriales** ont été globalement contenues dans les régions de la façade atlantique mais cette situation ne risque-t-elle pas d'évoluer compte tenu des dynamiques de développement actuelles et à venir ? Comment maintenir la qualité de vie pour laquelle elles sont reconnues ?

Les régions atlantiques sont déjà, ou vont être, confrontées à de **grands défis et transitions qui traversent l'ensemble des dimensions du développement**. Ces défis ne leur sont pas propres, ils concernent l'ensemble des régions françaises, mais ils sont particulièrement prégnants sur la façade atlantique.
L'enjeu d'une **gestion économe du foncier** est transversal, il s'agit à la fois de :

- préserver les espaces exploités par les activités primaires ;
- préserver les espaces naturels et leurs fonctionnalités écologiques ;
- répondre aux besoins en foncier des activités économiques, et de permettre à toutes les catégories de population de se loger, tout en maîtrisant la consommation foncière liée à ces usages. Celle-ci se produit le plus souvent aux dépens des espaces exploités par les activités primaires et des espaces naturels. Pour y remédier, plusieurs pistes peuvent être exploitées : la réhabilitation des friches industrielles et commerciales, la densification, etc.

Les dynamiques de développement actuelles et à venir doivent également être interrogées du point de vue de leur durabilité et de la vulnérabilité des territoires : elles doivent intégrer la nécessaire **transition écologique et énergétique, et l'adaptation aux conséquences du changement climatique**. Ces enjeux concernent l'ensemble des dimensions explorées dans cette contribution : la démographie, le logement, la santé, les activités économiques, la formation, la recherche et l'innovation, les mobilités, etc.
C'est également le cas de la **transition numérique**, qui modifie les modes de production, de travail et de consommation, les échanges commerciaux, les mobilités, les manières de se former, de se soigner, de se divertir, etc.
Enfin, les politiques publiques doivent permettre de corriger les tendances « naturelles », **de contenir voire de réduire, ou a minima de compenser les inégalités sociales et territoriales** : c'est un enjeu de cohésion sociale et d'aménagement équilibré du territoire dans les régions atlantiques qui présentent de forts différentiels d'attractivité.

La **crise sanitaire, sociale et économique provoquée par le Covid-19** confirme et renforce la nécessité de réussir les transitions numérique, écologique et énergétique, indispensables à la transformation de nos sociétés.

Face à ces défis et à ces transitions, les régions atlantiques disposent **d'atouts et de faiblesses partagés** par tout ou partie de la façade, que les CESER de l'Atlantique ont souhaité lister de manière synthétique et non exhaustive au sein du Tableau 17. Ces défis et ces transitions constituent à la fois des opportunités et des menaces (cf. Tableau 18).

Dans ce contexte, dans quelle mesure les régions atlantiques s'appuient-elles sur des coopérations interrégionales pour renforcer leurs atouts et/ou faire face à ces défis communs ? Quelles sont les perspectives de développement de ces coopérations ? La seconde partie de cette contribution vise à répondre à ces questions.

	Atouts	Faiblesses
Démographie	Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine : trois régions parmi les plus dynamiques sur le plan démographique ces dernières décennies (I.1.1)	Une population normande en déclin (I.1.1) De fortes variations de population dans l'espace (I.1.2) et dans le temps (I.1.3) Un vieillissement plus accentué que dans le reste de la France (I.1.4)
Conditions et qualité de vie	Des régions plutôt moins inégalitaires que d'autres régions françaises (I.2.1) Littoral, métropoles : des zones où le marché du logement est particulièrement tendu (I.2.2) Offres et pratiques culturelles et sportives : des composantes importantes de la qualité de vie sur la façade (I.2.5) Des régions et territoires globalement reconnus pour leur qualité de vie (I.2.6)	Des disparités de niveaux de vie entre territoires (I.2.1) Une offre de logement social qui n'est pas encore à la hauteur des besoins (I.2.2) De fortes inégalités sociales et territoriales de santé, et quelques facteurs environnementaux marquants sur la façade (I.2.3) Accessibilité aux services : d'importantes disparités territoriales (I.2.4)
Emploi et économie	Un glissement continu de l'emploi vers le Sud et l'Ouest depuis 40 ans, un dynamisme pérenne des zones d'emploi en forme de « U » (I.3.1) Des taux de chômage les plus bas de France en Bretagne et Pays de la Loire (I.3.1) Des économies régionales relativement diversifiées, avec une industrie qui résiste mieux qu'ailleurs (I.3.2) Des filières importantes en commun : agriculture, économie maritime, industrie, tourisme (I.3.3) Des formes d'économie particulièrement représentées sur la façade : l'ESS et l'économie circulaire (I.3.4)	Une situation normande moins favorable, mais plus homogène (I.3.1) De fortes divergences entre zones d'emploi en Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, qui ont tendance à augmenter (I.3.1)
Formation, recherche, innovation	Des taux de réussite aux examens en Bretagne et Pays de la Loire parmi les plus importants de France, des régions atlantiques relativement épargnées par le décrochage scolaire (I.4.1) Une amélioration globale de l'accès à l'enseignement supérieur, des effectifs d'étudiants croissants et une relative multipolarité dans ce domaine (I.4.2) Développement de la R&D et de l'innovation **: de réels progrès**, des parts importantes des budgets régionaux qui leur sont consacrées, des écosystèmes relativement denses et des spécialisations pour certains partagés (I.4.3)	Des inégalités scolaires d'origine sociale et territoriale (I.4.1) Des efforts de recherche et des dépôts de brevets inférieurs aux moyennes nationales (I.4.3)
Mobilités et numérique	Trois régions reliées à Paris par des lignes à grande vitesse et un rôle particulier des lignes Intercités pour les liaisons interrégionales (I.5.2) Un trafic maritime transmanche de voyageurs important (I.5.4) Transport aérien : des régions marquées par l'importance de la desserte nationale et le poids du trafic low-cost, et des dynamiques variables selon les aéroports (I.5.5)	Une insertion partielle dans le réseau transeuropéen de transport (I.5.1) La Normandie, une des rares régions à n'être desservie par aucune ligne à grande vitesse (I.5.2) Un sous-développement du fret ferroviaire (I.5.2) Un mode routier prédominant dans le transport des personnes et des marchandises (I.5.3) Très peu de liens entre les ports de la façade et une connectivité ferroviaire et fluviale insuffisante (I.5.4) Numérique : des disparités territoriales importantes en voie de réduction (I.5.7)
Environnement, énergie	Un patrimoine et des ressources naturels importants, une responsabilité particulière vis-à-vis de certains milieux et espèces (I.6.1) Un potentiel de développement des énergies renouvelables (I.6.2)	Biodiversité : une situation plus préoccupante que la moyenne nationale (I.6.1) Des dynamiques d'artificialisation des sols préoccupantes et une fragmentation importante des habitats (I.6.1) Etat des masses d'eau : des situations très contrastées (I.6.1) Des régions particulièrement exposées aux risques naturels, notamment littoraux (I.6.1)

Tableau 17 : Bilan des atouts et faiblesses dont disposent les régions de la façade atlantique pour faire face aux principaux défis et transitions à venir

	Opportunités	Menaces
Démographie	Des mutations économiques, sociales, politiques, climatiques susceptibles de modifier les dynamiques démographiques (I.1.6)	
	Un potentiel de développement de la silver économie (I.1.6)	La capacité d'accueil de certains territoires remise en question (I.1.6) Un enjeu fort de prise en compte du vieillissement (I.1.6, I.2.7) Des difficultés à retenir, faire revenir, et attirer des jeunes (I.2.7, I.4.4)
Conditions et qualité de vie	Des perspectives de développement de nouvelles formes d'habitat partagé, participatif, intergénérationnel (I.2.7)	Logement : des besoins et une insécurité résidentielle croissants, des enjeux liés à la consommation d'espace, à la prévention des risques naturels, à la rénovation énergétique, etc. (I.2.7) Des perspectives défavorables pour le maintien de l'accès à une offre de soin de proximité (I.2.7)
Emploi et économie	Un potentiel de développement de certaines formes d'économie : siler économie, économie circulaire, ESS, économie de la connaissance (I.3.7) La relative diversification des économies des régions atlantiques, garantie d'une meilleure résilience pour l'avenir ? (I.3.7)	A court terme : des économies régionales susceptibles d'être concernées de manière assez forte par les conséquences du Brexit (I.3.5)
	Des enjeux de transition énergétique, écologique et numérique qui concerneront l'ensemble des activités économiques et pourront être source de nouveaux emplois (I.3.5)	
Formation, recherche, innovation	Préparer aux besoins et métiers de demain, des liens à continuer d'approfondir entre la production de connaissances et à la société (I.4.4)	Formation : des enjeux démographiques à relever à court terme (I.4.4)
	Le Brexit : entre risques et opportunités pour l'enseignement supérieur et la recherche (I.4.4)	
Mobilités	Des perspectives de développement de nouvelles formes de mobilités, liées à l'économie collaborative et à l'influence du numérique Des perspectives de diversification pour les ports (I.5.6)	Des besoins de mobilité et des enjeux de réduction de l'empreinte environnementale qui seront croissants Des enjeux de rénovation du réseau et de développement de l'offre de transport ferroviaire, de réduction de la dépendance au transport routier (I.5.6) De profondes interrogations économiques et environnementales sur le modèle du transport aérien (I.5.6)
	Le Brexit : une menace pour le trafic maritime transmanche et de possibles opportunités de connexion avec l'Irlande (I.5.6)	
Environnement, énergie	Des démarches en cours dans chacune des régions pour mieux appréhender les impacts du changement climatique au niveau régional (I.6.3) Des objectifs énergie/climat ambitieux (I.6.3)	Des enjeux particulièrement prégnants de réduction de la consommation d'espace Des risques de non-atteinte des objectifs environnementaux pour une forte proportion de masses d'eau (I.6.3) Des mutations importantes à venir pour certains sites et filières de production d'énergie (I.6.3) Une vulnérabilité des territoires aux risques littoraux qui risque de s'aggraver, et plus globalement une nécessaire adaptation des territoires au changement climatique (I.6.3) De forts enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs de l'agriculture et des transports (I.6.3)

Tableau 18 : Bilan des opportunités et des menaces auxquelles les régions atlantiques vont être confrontés dans les prochaines décennies (les références précisées entre parenthèses correspondent aux paragraphes de la contribution dans lesquels ces idées sont développées, les éléments sur fond gris constituent à la fois des opportunités et des menaces)

II. Dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique : état des lieux et perspectives

Dans la première partie de cette contribution, les CESER de l'Atlantique ont souhaité repositionner les situations actuelles des régions et territoires de la façade atlantique au sein de trajectoires, en retraçant les évolutions récentes des dernières décennies et en se projetant dans le futur, à l'horizon d'une génération.

De la même manière, ils ont souhaité analyser les dynamiques de coopération à différentes échelles de temps. Reconstituer l'historique des collaborations entre les régions de la façade atlantique sur les dernières décennies serait un exercice riche d'enseignements mais n'était pas réalisable dans le cadre de cette étude. Néanmoins, l'**examen de coopérations récentes**, qu'elles aient ou non perduré, apporte des éléments de réflexion intéressants. Concernant la **situation actuelle**, les CESER de l'Atlantique se sont focalisés sur **les coopérations associant tout ou partie des Régions de la façade atlantique, en tant qu'institutions, ou leurs opérateurs**, sans ignorer pour autant les coopérations impliquant les acteurs de la société civile[182].
Cette analyse leur a permis d'identifier les **thématiques prioritaires sur lesquelles développer ou renforcer ces collaborations**, au regard des enjeux identifiés dans la première partie de cette contribution : ces perspectives constituent les **préconisations** des CESER de l'Atlantique, formulées à l'attention des exécutifs régionaux, mais plus largement à l'ensemble des acteurs de la société civile.

> Note de lecture : tout comme la première partie de cette contribution, la seconde est présentée par « dimension du développement »[183] et conclue par une approche transversale qui transcende l'ensemble de ces dimensions. Les CESER de l'Atlantique ont également souhaité rappeler les préconisations qu'ils avaient émises à l'issue de précédentes études, en annexe de cette contribution.

II.1/ Emploi et économie

Les coopérations interrégionales apparaissent assez peu développées dans le domaine économique. Celui-ci reste avant tout concurrentiel, à toutes les échelles de territoire : entre pays, entre régions, entre territoires d'une même région. Néanmoins quelques collaborations existent en faveur de filières importantes que les régions atlantiques ont en commun. Celles-ci peuvent encore être renforcées et de nouvelles coopérations doivent voir le jour.

II.1.1. Quelles coopérations aujourd'hui ?

Les auditions menées par les CESER de l'Atlantique ont montré que les agences régionales de développement économique, « bras armés » des Régions dans ce domaine, mènent peu d'actions en commun, hormis quelques champs très spécifiques dont certaines d'entre elles ont la charge (tourisme en Pays de la Loire, sujets liés à l'énergie en Bretagne et Pays de la Loire). Il faut souligner à cet égard la grande hétérogénéité des missions et des modes d'intervention de ces agences d'une région à l'autre.
Néanmoins **quelques coopérations existent en faveur de filières importantes que les régions atlantiques ont en commun** : agriculture, pêche et cultures marines, et tourisme.

182 - *Dans leurs travaux récents sur les coopérations, les CESER de Bretagne et des Pays de la Loire ont adopté des démarches plus exhaustives, incluant l'ensemble des acteurs et institutions : Les dynamiques de coopération interrégionale Bretagne-Pays de la Loire, CESER de Bretagne, 2017 ; Réalités partagées entre les régions de l'Ouest, CESER des Pays de la Loire, 2014 ; Les coopérations interrégionales de proximité, CESER de Bretagne, 2009.*

183 - *Toutes les dimensions développées dans la partie I n'ont pas été analysées du point de vue des coopérations.*

> Dans le secteur de l'agriculture

Avant de s'intéresser plus particulièrement aux coopérations associant les Régions, les CESER de l'Atlantique souhaitent souligner l'existence de l'**Association des Chambres d'Agriculture de l'Arc Atlantique (AC3A)**, qui fédère depuis la fin des années 1990 les 28 chambres d'agriculture de **Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine**. Sa vocation principale est de développer la coopération européenne dans le domaine de l'agriculture et du développement rural. Elle œuvre à la mise au point de partenariats transnationaux, de projets européens et de partage de savoir-faire, au service des Chambres d'Agriculture. Depuis 1998, l'association a ainsi participé au montage et/ou à la conduite d'une trentaine de projets européens. Elle bénéficie ainsi d'une certaine visibilité et reconnaissance auprès des institutions européennes. Depuis 2013, elle est par exemple membre du « Service Point » du Partenariat européen pour l'innovation (PEI) « pour une agriculture productive et durable »[184]. Les membres de l'AC3A ont également produit en 2012-2013 des travaux prospectifs sur l'avenir des agricultures atlantiques à l'horizon 2030[185].

En ce qui concerne les coopérations entre Régions dans le domaine agricole, il faut citer le **Pôle Agronomique de l'Ouest**, un outil interrégional créé en 1992 par les Régions **Bretagne et Pays de la Loire**, avec pour objectif de structurer dans l'ouest de la France une recherche au service des acteurs économiques du territoire. Cet outil a permis l'émergence, le montage et l'animation de très nombreux projets de recherche (plus de 150 sur la période 2005-2018), depuis l'expression des besoins jusqu'au transfert des résultats aux entreprises. Le Pôle Agronomique de l'Ouest a été dissout en 2018, et une partie de ses missions a été reprise par les pôles de compétitivité Valorial et Vegepolys.

Par le passé, les (ex-)Régions Basse-Normandie, Bretagne et Pays de la Loire ont adopté des **positions communes sur la Politique Agricole Commune** (PAC) : en 2008, 2010 et 2012.
Aujourd'hui, les Régions **Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine** appartiennent à la **Coalition des Agrirégions européennes**, créée en 2018 afin de faire entendre la voix des principales régions agricoles dans le contexte de la révision de la PAC. Ces régions défendent une future Politique Agricole Commune forte, le maintien de l'échelon régional et une meilleure prise en compte des spécificités locales dans sa mise en œuvre. Elles ont formulé 10 propositions à cet égard[186].

Plus récemment, à l'issue d'un séminaire de travail interrégional tenu en novembre 2019, les exécutifs des Régions **Bretagne et Nouvelle-Aquitaine** ont annoncé le lancement d'un **premier chantier commun sur le thème de la transition agro-écologique**[187]. Dans ce contexte, les deux Régions ont :

- demandé au gouvernement d'expérimenter sur leurs territoires une régionalisation de la politique agricole commune ;
- proposé la création de « contrats de transition agroécologique » pour accompagner les agriculteurs ;
- proposé de mutualiser, dans le cadre d'un observatoire interrégional, les résultats des politiques mises en œuvre en termes de transition agricole ;
- identifié des enjeux communs :
  - le renforcement de l'autonomie protéique pour l'alimentation humaine et les élevages ;
  - le développement des énergies renouvelables dans les exploitations ;
  - la préservation, voire la restauration, des potentiels agronomiques des sols ;
  - la sortie des pesticides de synthèse pour préserver la biodiversité et la qualité de l'eau ;
  - la préservation de la biodiversité et des pollinisateurs.

> Dans le secteur de la pêche et des cultures marines

Les Régions **Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine** collaborent depuis une vingtaine d'années au sein de l'**Association du Grand LIttoral Atlantique** (AGLIA). Réunissant les Régions et les professionnels de la mer, elle vise à :

- promouvoir les activités de pêche et de cultures marines sur la façade atlantique,
- contribuer au développement durable des activités,
- favoriser la dynamique interrégionale sur la façade,
- être un lieu d'échange et de dialogue pour la pêche et les cultures marines.

Les CESER de l'Atlantique ont salué à plusieurs reprises dans leurs précédentes contributions[188] l'importance de cette coopération, notamment dans le domaine de l'innovation (expression des besoins, mise en relation des acteurs et portage de projets).

184 - *Initiative communautaire qui vise à combler le déficit d'innovation en incitant la constitution de partenariats multi-acteurs pour faciliter les échanges de connaissances (modèle d'innovation interactif) et la prise en compte des connaissances issues de la pratique (innovation ascendante). Le Service Point vise à mettre en réseau, stimuler l'interaction entre les acteurs impliqués dans le PEI-AGRI, connecter des groupes opérationnels du PEI et des projets multi-acteurs, faciliter l'échange de connaissances, d'expertise et de bonnes pratiques.*
185 - *Source : Audition de M. Pascal DAGRON, chargé de mission au sein de l'Association des Chambres d'Agriculture de l'Arc Atlantique, le 26 août 2019.*
186 - *Source : Position paper, Coalition of European AGRIREGIONS, Octobre 2018.*
187 - *Source : A l'issue d'un séminaire de travail interrégional, Bretagne et Nouvelle-Aquitaine s'engagent pour la transition agro-écologique, Communiqué de presse, Région Nouvelle-Aquitaine, décembre 2019.*
188 - *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017, Quel avenir pour la filière ostréicole dans les régions de la façade atlantique ?, CESER de l'Atlantique, 2012.*

Les Régions ont également contribué au développement de centres techniques régionaux dédiés à ces filières[189]. La **mise en réseau de ces centres techniques** contribue aux coopérations dans ce domaine, par la coordination de leurs travaux et la mutualisation de certains moyens, et ce malgré l'hétérogénéité des périmètres et moyens d'actions de ces structures, et les concurrences qui peuvent exister entre bassins de production. Cette mise en réseau s'est notamment développée à la suite des épisodes de surmortalité des jeunes huîtres creuses (2008-2011), pour en assurer un suivi interrégional.

Enfin, la coopération interrégionale peut prendre la forme de prises de positions communes, comme ce fut très récemment le cas dans le contexte du Brexit : les Présidents des Régions Hauts-de-France, Normandie et Bretagne ont cosigné en **février 2020 un courrier commun** à l'attention du Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation, afin d'attirer son attention sur les impacts du Brexit sur la pêche et les conséquences pour ces 3 régions, et les mesures à prendre pour anticiper la crise.

> Dans le secteur du tourisme[190]

Les coopérations interrégionales sont également relativement développées dans le secteur du tourisme. Elles sont essentiellement portées par les Comités Régionaux du Tourisme, en tant qu'opérateurs des Conseils régionaux, dans trois champs principaux : l'observation, le développement et la promotion.

En matière d'**observation**, les Comités Régionaux du Tourisme de **Bretagne et de Nouvelle-Aquitaine** collaborent actuellement sur deux objets :

- la révision du découpage du territoire national en bassins touristiques au sens de l'INSEE, afin de progresser en fiabilité du suivi statistique ;
- une enquête de notoriété des stations littorales.

En matière de **développement touristique**, la filière vélo est un objet de coopération entre les **quatre régions** de la façade atlantique : les itinéraires Vélodyssée, Vélo Francette, Vélomaritime et Loire à Vélo s'appuient sur des partenariats interrégionaux, en raison-même de leur parcours. Les coopérations sont moins développées dans le domaine des itinérances pédestres, équestres et fluviales. Concernant le nautisme, la Région Bretagne est pilote du projet européen CAPITEN, cofinancé par le programme de coopération territoriale européenne (INTERREG) « Espace Atlantique ». Il rassemble 18 partenaires maritimes depuis l'Écosse jusqu'au sud de l'Espagne et vise, par l'échange d'expériences, le développement d'actions concertées de soutien à la filière nautique et le développement de nouveaux services liés à la plaisance.
L'élaboration de **destinations touristiques partagées** est également source de coopération. Ainsi, la Région Bretagne a fait le choix d'une organisation en 10 « destinations touristiques ». Il s'agit de bassins de consommation et de notoriété touristique, à l'échelle desquels des stratégies intégrées ont été élaborées, pilotées par les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale et leurs offices de tourisme, et réunissant l'ensemble des acteurs autour d'un projet commun. Les subventions de la Région aux acteurs publics comme privés sont accordées sur la base de ces stratégies. Deux de ces 10 destinations ont un périmètre interrégional : « **Saint-Malo-Baie du Mont-Saint-Michel** » au nord et « **Bretagne Loire Océan** » au sud.

En matière de **promotion**, les **contrats de destination** sont les principaux supports de coopération interrégionale. Il s'agit d'outils destinés à accélérer le développement international de destinations touristiques, renforcer l'attractivité des territoires, et fédérer sur plusieurs années acteurs publics et privés autour d'objectifs communs en matière d'ingénierie et de promotion sur les marchés. Il en existe plus d'une vingtaine à l'échelle nationale. Six concernent une ou plusieurs région(s) de la façade atlantique et/ou une autre région française :

- « Mont Saint Michel et sa baie » : Bretagne et Normandie,
- « Impressionnisme » : Normandie et Ile de France,
- « Val de Loire » : Pays de la Loire et Centre Val de Loire,
- « Côte Atlantique » : Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine,
- « Vallée de la Dordogne » : Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie,
- « Pyrénées » : Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

En outre, depuis 9 ans, un **contrat de collaboration « Grand Ouest »** fédère la Normandie, la Bretagne et les Pays de la Loire, aux côtés d'Atout France, l'opérateur touristique national, et de la compagnie Brittany ferries, afin de promouvoir les destinations touristiques de l'Ouest de la France auprès de la clientèle britannique, qui constitue un marché important pour ces régions. Ce contrat a été renouvelé pour la période 2019-2021.
Les coopérations en matière de promotion peuvent également passer par le **partage de salariés prospectant sur les marchés internationaux** : c'est le cas notamment d'un salarié commun pour l'Espagne entre la Bretagne et les Pays de la Loire.

D'une manière générale, les CESER de l'Atlantique constatent une volonté partagée des Comités Régionaux du Tourisme de travailler ensemble : les **concurrences entre territoires existent,** particulièrement vis-à-vis du marché parisien et national, **mais n'empêchent pas des coopérations**, des mutualisations, notamment en matière de promotion, a fortiori à l'international.

---

189 - Syndicat mixte Synergie Mer et Littoral (SMEL) en Normandie, Syndicat Mixte pour le Développement de l'Aquaculture et de la Pêche (SMIDAP) en Pays de la Loire, Centre Régional d'Expérimentation et d'Application Aquacole (CREAA) et Institut des Milieux Aquatiques (IMA) en Nouvelle-Aquitaine (la fusion de ces deux derniers centres est en projet).

190 - Sources de ce paragraphe : Auditions de M. Michael Dodds, directeur du Comité Régional du Tourisme de Normandie, le 8 février 2019, de Mme Sandrine Pailloncy, Chef de Pôle Grands Acteurs, et de M. Philippe Tarricq, Responsable du Pôle Observatoire et Ingénierie, au sein du Comité régional du Tourisme de Nouvelle-Aquitaine, le 13 février 2019, de M. Didier Barron, Directeur « Attractivité » de l'Agence régionale de développement économique des Pays de la Loire, le 13 février 2019, et de Mme Audrey Legardeur, directrice du Comité régional du tourisme de Bretagne, le 13 mai 2019.

II.1.2. Quelles coopérations demain ?

Les CESER de l'Atlantique se félicitent que des coopérations existent dans les filières importantes que les régions atlantiques ont en commun, malgré le caractère particulièrement concurrentiel du champ économique. Ils estiment **nécessaire de les renforcer et d'en développer de nouvelles**.

Avant d'émettre de nouvelles préconisations au regard des enjeux identifiés dans la première partie de cette contribution, et des dynamiques de coopération actuelles, les CESER de l'Atlantique souhaitent rappeler l'analyse et les **propositions qu'ils ont formulées au cours de la dernière décennie sur différents champs de l'économie maritime** : elles sont résumées au sein de l'Annexe 2. En effet, la plupart de ces éléments de diagnostic et de ces recommandations restent d'actualité.
En conclusion de leurs travaux sur la **filière nautique**, menés en 2009-2010, les CESER de l'Atlantique ont appelé de leurs vœux la constitution d'un réseau nautique atlantique. Sous leur impulsion, une dynamique de coopération entre les (ex-) Régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine a été enclenchée en 2011 autour de 3 thèmes : formation, R&D et innovation, et visibilité internationale. Mais elle n'a pas perduré en tant que telle. Des stratégies et clusters ont depuis vu le jour à l'échelle régionale, sans concertation apparente. Le projet européen Capiten (cf. II.1.1) semble être le seul exemple actuel de coopération interrégionale dans ce domaine.
L'étude sur l'avenir de la **filière ostréicole** avait été motivée par la crise de surmortalité qui touchait les jeunes huîtres creuses depuis 2008. Une autre filière conchylicole, la filière mytilicole, est touchée depuis 2014 par une crise similaire, même si le phénomène semble plus localisé. Au-delà de ces difficultés conjoncturelles, les défis structurels auxquels sont confrontés ces filières restent entiers.

> Accompagner la transition agroécologique, l'adaptation de l'agriculture au changement climatique et le développement de la filière forêt-bois

L'importance économique et sociale de l'agriculture pour les régions atlantiques et l'ampleur des défis sociétaux, environnementaux et climatiques auxquels elle est confrontée justifient entièrement de **poursuivre et de renforcer les coopérations interrégionales pour accompagner ces transitions**. Les CESER de l'Atlantique se félicitent à cet égard des annonces faites en novembre 2019 par les Régions Bretagne et Nouvelle-Aquitaine. Ils les encouragent à les traduire en mesures concrètes, et à élargir cette démarche aux Régions Pays de la Loire et Normandie tant les enjeux pointés sont partagés : renforcement de l'autonomie en protéines végétales de l'agriculture, développement des énergies renouvelables dans les exploitations, préservation des sols et de la biodiversité, rémunération des services écosystémiques rendus, réduction de l'usage des pesticides, gestion économe de la ressource en eau, adaptation au changement climatique, etc.

Il s'agit plus largement d'encourager toutes les actions qui contribuent à **promouvoir la qualité** des produits, faire des régions atlantiques **des régions du « mieux-manger »** et lutter contre le gaspillage alimentaire.

A ce sujet, il faut souligner la convergence des travaux en cours au sein de 3 CESER (Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine), à vocation prospective, sur l'évolution de l'agriculture et de l'alimentation à l'heure de ces multiples transitions écologique, énergétique, climatique, soc(iét)ale. Leurs conclusions sont attendues pour la fin de l'année 2020.

Les CESER de l'Atlantique souhaitent enfin mettre en avant le **potentiel de la filière forêt-bois**, dont les Régions de la façade atlantique pourraient accompagner le développement durable de manière concertée, que ce soit en matière de production, de transport, de transformation ou de valorisation (dans les domaines du bâtiment, de l'énergie, etc.), dans une optique économique, sociale et environnementale. L'ouverture prévue en 2020 en Pays de la Loire d'une antenne du pôle de compétitivité Xylofutur, implanté à l'origine en Nouvelle-Aquitaine, peut constituer une opportunité pour initier cette dynamique de coopération interrégionale.

> Mener une réflexion stratégique interrégionale sur les filières économiques de demain, notamment industrielles

Les CESER de l'Atlantique estiment nécessaire de **mener une réflexion stratégique interrégionale sur les filières économiques de demain, notamment industrielles**, dont il convient d'accompagner dès maintenant le développement.

Parmi ces perspectives, on peut tout d'abord citer l'**intelligence artificielle**, qui est en plein essor, et ses multiples domaines d'application, qui concernent l'ensemble de la société. Dans une récente contribution[191], le CESER de Normandie a ainsi identifié quatre filières qui possèdent déjà des caractéristiques propres à placer la région comme une terre de développement de l'intelligence artificielle : santé, agriculture, logistique portuaire, filière équine. Si ce dernier domaine est sans doute plus spécifique à la Normandie, les trois autres filières mises en avant sont communes aux quatre régions de la façade atlantique. Suite à la présentation du rapport du député Cédric Villani sur l'intelligence artificielle, la Région Bretagne s'était ainsi positionnée pour accueillir l'un des Instituts Interdisciplinaires d'Intelligence Artificielle (3IA) en mettant en avant les domaines stratégiques suivants : la défense et la sécurité, la santé, l'environnement, l'agriculture et l'agro-alimentaire[192]. Les régions de la façade

191 - Intelligence artificielle : la Normandie cherche l'algorithme gagnant, CESER de Normandie, mars 2019.
192 - Source : La Région Bretagne prête à participer au plan national sur l'intelligence artificielle, Communiqué de presse de la Région Bretagne, mars 2018.

atlantique comptent des acteurs importants en matière d'intelligence artificielle : deux centres de l'Institut national de recherche en sciences et technologies du numérique (INRIA) sont implantés à Bordeaux et à Rennes, un collectif nantais NanonedIA s'est structuré autour d'une trentaine d'acteurs, etc. Pourtant, aucun des quatre 3IA labellisés par l'Etat en avril 2019 dans le cadre de la stratégie nationale ne se situe sur la façade atlantique. Une dynamique de coopération interrégionale pourrait permettre de r**enforcer la visibilité des compétences de la façade atlantique et des domaines d'application spécifiques** auxquelles elles s'adressent particulièrement : santé, agriculture et agro-alimentaire, environnement, mobilités, tourisme, énergie, cybersécurité-cyberdéfense. Le terme d'« Atlantic Valley » (en référence à la « Silicon Valley ») pourrait permettre de promouvoir cette démarche. Les Régions pourraient ainsi encourager des candidatures communes aux appels à projets complémentaires annoncés par l'Etat dans le domaine. La fusion des pôles de compétitivité Transactions Electroniques Sécurisées (TES, opérant en Normandie) et Images et Réseaux (opérant en Bretagne et Pays de la Loire) en 2020 constitue de ce point de vue une opportunité à saisir. Le développement de l'intelligence artificielle soulève également des enjeux éthiques, réglementaires, d'acceptabilité sociale, de libertés individuelles et des questions sur la transformation de l'emploi, du travail et des compétences, qu'il est important d'anticiper pour accompagner les filières concernées.

Le vieillissement de la population, particulièrement marqué sur la façade, ouvre par ailleurs des perspectives économiques particulières, celles de la « **silver économie** ». Le maintien à domicile est un enjeu crucial : des innovations techniques et numériques sont développées pour y répondre. Des Régions atlantiques participent déjà à la structuration de la filière. Les ex-Régions Basse-Normandie et Aquitaine se sont engagées très tôt dans ce sens : elles figurent parmi les premières à s'être auto-qualifiées de « Silver régions » et à avoir été reconnues comme telles par l'Etat dans le prolongement de la politique nationale de filière lancée en 2013. L'ex-Limousin et les Pays de la Loire se sont aussi impliquées dans des démarches similaires, en choisissant d'accompagner un pilote externe chargé de cette structuration[193]. En Bretagne, la filière semble jusqu'à présent moins bien identifiée, même si des innovations et des projets ont été développés, ainsi qu'un gérontopôle depuis 2015. Le degré et les modes de structuration de la filière étant très variables entre les régions de la façade, une coopération interrégionale dans ce domaine pourrait favoriser le partage d'expériences.

Les CESER de l'Atlantique invitent en outre les Régions à **se saisir ensemble du potentiel de l'économie circulaire** dans leurs territoires, pour favoriser l'adaptation des économies régionales à la raréfaction des ressources naturelles. Cela passe par le développement des filières de valorisation et de recyclage des déchets, du recours aux matières premières recyclées, l'accompagnement de démarches d'écologie industrielle et territoriale, etc. Le soutien à l'économie circulaire comporte également des enjeux de formation, de recherche, d'innovation et d'expérimentation.

Les régions de la façade atlantique vont également être confrontées dans les prochaines années/décennies à de forts **enjeux de déconstruction et de réhabilitation des sites industriels et de dépollution des sols correspondants : ce contexte pourrait constituer une opportunité de développer** de nouvelles filières à même de prendre en charge ces problématiques.

Une réflexion stratégique interrégionale pourrait enfin être menée à l'égard des nouvelles filières énergétiques décarbonées à développer (cf. partie II.4.2).

> Poursuivre et renforcer les coopérations interrégionales dans le secteur du tourisme

En 2001, les CESER de l'Atlantique ont formulé des propositions « Pour une stratégie touristique concertée des régions de la façade atlantique », autour d'un positionnement commun, d'un concept fédérateur de « French Atlantic Coast ». Près de 20 ans plus tard, ils se félicitent donc des coopérations existantes et encouragent les Régions de la façade atlantique à les poursuivre et à les renforcer.

En matière de **promotion**, ces coopérations pourraient prendre la forme d'« offres packagées interrégionales » à destination des tours operators dont la porte d'entrée est Paris. Il serait également pertinent d'élargir le périmètre du contrat de collaboration « Grand Ouest » à la Nouvelle-Aquitaine et celui du contrat de destination « Côte Atlantique » à la Bretagne, voire à la Normandie.

En matière de **développement**, de nouvelles coopérations pourraient être déployées sur des thématiques communes, telles que l'itinérance fluviale (en s'inspirant des collaborations fructueuses en matière d'itinérance vélo), la valorisation du patrimoine géologique (cf. les spécificités des régions atlantiques et les démarches déjà engagées décrites en partie I.6.1), du patrimoine et de la culture maritime ou encore le tourisme industriel lié aux filières partagées.

Enfin, les coopérations pourraient permettre de **répondre à des enjeux communs**, dont ceux liés à la saisonnalité des activités touristiques, notamment sur le littoral. Un partage d'expériences sur les problématiques de recrutement et de logement des saisonniers serait ainsi bénéfique : des initiatives prises dans certains territoires mériteraient d'être diffusées afin d'en tirer les enseignements et d'évaluer leur reproductibilité. Les Régions disposent de certains leviers en la matière : elles gèrent par exemple les bâtiments des lycées, dont la conception ou la rénovation peut être pensée en y intégrant la possibilité d'un usage hors période scolaire pour les saisonniers (exemple du lycée Tabarly aux Sables d'Olonne). Les coopérations inter-filières (tourisme et agriculture par exemple) doivent également être développées pour proposer des compléments d'activité aux saisonniers.

193 - Source : Les silver régions, déployer la silver économie sur tous nos territoires, France Silver Eco, juin 2016.

Dans le contexte de la crise sanitaire provoqué par le Covid-19 et face à ses conséquences socio-économiques sans précédent, en complémentarité avec les moyens déployés par l'Etat et l'Union européenne, les Régions ont développé des mesures d'urgence et se sont engagées dans des plans de soutien conséquents, au plus près des besoins de leurs territoires. Leur réactivité doit être saluée. Les CESER de l'Atlantique les invitent à se **concerter le plus étroitement possible dans les mois à venir, afin d'accompagner de manière adaptée**, harmonisée, et dans la durée les secteurs partagés les plus exposés (cf. I.3.5). Il s'agit de trouver des réponses communes aux problématiques interrégionales et d'éviter de trop fortes inégalités de traitement. Dans le secteur du **tourisme**, chaque région et territoire a développé sa propre campagne de communication, ciblant prioritairement la clientèle locale, régionale et nationale, devant l'incertitude qui pesait sur les déplacements internationaux à l'approche de la saison estivale. Les CESER de l'Atlantique regrettent que des possibilités de mutualisation des efforts de reconquête de cette clientèle n'aient pas été étudiées. Il faudra veiller dans les mois à venir à ce que la crise n'exacerbe pas les concurrences entre les régions et les territoires dans le secteur touristique et ne constitue pas un coup d'arrêt aux coopérations développées précédemment dans ce domaine.

II.2/ Formation, recherche et innovation

Ce thème recouvre des réalités différentes en matière de coopérations interrégionales : elles sont plus développées dans le champ de la recherche et de l'innovation, que dans celui de la formation. Mais le renforcement des collaborations est nécessaire dans les deux cas.

II.2.1. Quelles coopérations aujourd'hui ?

> Quelques exemples de coopérations interrégionales dans le domaine de la formation initiale et continue

Même si les coopérations interrégionales dans le domaine de la formation initiale et continue sont plus rares que dans celui de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, quelques exemples méritent d'être soulignés.

Le **Campus E.S.P.R.I.T. Industries** – Enseignement Supérieur Professionnalisation Recherche Innovation Technologies – a été créé à Redon, à l'initiative de nombreux partenaires dont les Régions Bretagne et Pays de la Loire. Il vise à proposer des formations de niveau Bac+3 à Bac+5 dans le secteur industriel, notamment dans les filières de l'électronique et du traitement des matériaux, et répondre ainsi aux besoins du bassin de Redon et du Grand Ouest en général. Il encourage principalement la formation en alternance et dispose de trois plateaux techniques industriels d'expérimentations.

Le **Campus des Industries Navales** est une autre initiative récente à souligner[194]. Elle est née du constat d'une offre de formation initiale mal adaptée et peu lisible, et d'un manque de compétences devenu structurel dans certains métiers de l'industrie navale. Le contexte était favorable pour faire émerger une telle initiative : la filière bénéficie d'une visibilité importante au moins pour la prochaine décennie. Le Campus est le fruit d'une double impulsion industrielle (Naval Group) et politique (Région Bretagne), à laquelle se sont ensuite ralliés les 4 autres principaux industriels, 4 autres Régions (Normandie, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Provence-Alpes-Côte d'Azur), 4 Ministères, la Marine Nationale, et trois syndicats professionnels : Bretagne Pôle Naval, le Groupement des Industries de Construction et Activités Navales et l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie. Le Campus a été officiellement créé en décembre 2018 sous forme d'une association, de façon à pouvoir porter le financement des actions. Il s'est fixé 3 missions :

- l'attractivité de la filière, notamment auprès des jeunes : l'une des premières actions concrètes fut de développer un « navire des métiers » qui fait escale dans les principaux évènements liés à la mer ou à l'orientation des jeunes ;
- la navalisation des parcours, pour remédier à l'écart important entre les compétences de « sortie de formation » et les besoins des industriels (travail d'ingénierie pédagogique pour réduire les écarts entre référentiels, travail de cartographie des formations en cours par les Régions) ;
- la labellisation des formations ainsi navalisées : dans les quatre régions atlantiques fondatrices, une trentaine de parcours, intégrant des formations navalisées, auront été labellisés en mars 2020.

L'Occitanie et les Hauts-de-France devraient également rejoindre prochainement la structure, ainsi que des représentants des trois autres filières des industries de la mer : l'oil & gas, les industries nautiques et les énergies marines renouvelables.

194 - *Source de de paragraphe : Audition de M. Dominique Sennedot, Directeur du Campus des Industries Navales, le 7 mars 2019.*

> Un paysage mouvant des coopérations institutionnelles entre établissements d'enseignement supérieur et de recherche : des initiatives de regroupements interrégionaux qui n'ont pas perduré[195]

Avec l'apparition et l'importance prise par les classements internationaux des universités, la France a mis en œuvre depuis les années 2000 de nombreuses réformes visant à favoriser l'émergence d'un nombre limité d'entités visibles et reconnues à l'international. L'Etat a incité les établissements d'enseignement supérieur et de recherche au regroupement, mais à des échelles géographiques variables, et parfois en contradiction avec le principe et les critères des appels à projets qu'il a lui-même émis. La loi relative à l'Enseignement Supérieur et à la Recherche du 22 juillet 2013 a notamment organisé l'enseignement supérieur et la recherche en région sur des périmètres académiques ou inter-académiques sous 3 formes différentes :

- la fusion d'établissements,
- l'association entre établissements autour d'un chef de file,
- la création d'une Communauté d'Universités et Etablissements (ComUE).

C'est dans ce contexte qu'ont vu le jour **deux ComUE interrégionales sur la façade atlantique, mais qui n'ont pas perduré**.

L'Université Bretagne Loire (UBL) était la ComUE la plus importante en nombre d'étudiants. Créée en 2016, elle fédérait 25 établissements fondateurs en Bretagne et Pays de la Loire (7 universités, 15 Grandes Ecoles, le CNRS, l'INRIA et l'IFREMER), 9 autres grandes écoles en tant que membres associés, et 14 grandes écoles et organismes liés par convention. Conformément au projet partagé défini par ses membres, l'UBL avait pour missions :

- la coordination de l'offre de formations,
- le portage des écoles doctorales,
- la co-accréditation du doctorat,
- le portage de l'Ecole Supérieure du Professorat et de l'Education (ESPE),
- la structuration de départements de recherche,
- le portage du dispositif « Pôle Etudiant Pour l'Innovation, le Transfert et l'Entrepreneuriat » (PEPITE),
- le portage de réponses communes aux appels à projets structurants des Programmes d'Investissements d'Avenir,
- le C@mpus numérique.

L'UBL a été dissoute au 31 décembre 2019. Plusieurs facteurs sont invoqués par les acteurs et les observateurs pour expliquer cet échec :

- une structuration difficile des départements de recherche ;
- deux échecs successifs du projet d'Initiative d'Excellence (IDEX) interrégional déposé au titre des Programmes d'Investissements d'Avenir ;
- la complexité du positionnement des grandes écoles, des grands organismes nationaux de recherche et des collectivités territoriales (métropoles et Régions notamment) ;
- une gouvernance de l'UBL mal adaptée aux enjeux et la lourdeur du cadre administratif.

Le cadre législatif a de nouveau évolué suite à la loi du 10 août 2018 intitulée « *Pour un Etat au service d'une société de confiance* », ouvrant la possibilité pour les regroupements volontaires de se saisir d'autres formes d'organisation possible :

- un « établissement expérimental » regroupant des établissements gardant ou non leur personnalité morale,
- une « ComUE expérimentale » conduisant à un renforcement de l'intégration avec maintien de la personnalité morale et proposant de nouvelles formes d'organisation,
- un « rapprochement » entre établissements via une convention partenariale entre établissements sans chef de file en région.

Suite à la dissolution de l'UBL, quatre nouvelles structurations infra-régionales sont ainsi apparues : une convention de coordination territoriale Alliance universitaire de Bretagne (Universités de Bretagne Sud et de Bretagne Occidentale, Ecole nationale d'ingénieurs de Brest), une ComUE expérimentale Université de Rennes, un établissement public expérimental Nantes Université et une ComUE expérimentale université fédérale Angers-Le Mans.
Un Groupement d'Intérêt Public pourrait reprendre une partie des coopérations développées dans le cadre de l'UBL, notamment dans le domaine des infrastructures et usages numériques.
Les CESER de l'Atlantique regrettent cet échec de l'UBL et jugent nécessaire d'en analyser les causes et d'en tirer les enseignements pour l'avenir : les « bénéfices » attendus de ce regroupement et les moyens de les atteindre ont-ils été bien définis et partagés par tous les établissements ? quels sont les écueils à éviter en la matière ?

Dans sa configuration initiale, la **ComUE Léonard de Vinci** était également interrégionale : elle réunissait à sa création les universités et grandes écoles des ex-régions Centre, Poitou-Charentes et Limousin. Le redécoupage des régions a contribué à son affaiblissement. Elle réunit aujourd'hui les universités de Poitiers, de Limoges, ainsi que l'Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique de Poitiers. La ComUE Aquitaine fédérait quant à elle les établissements de l'ex-région Aquitaine, à l'exception de l'Université de Bordeaux qui l'a quittée fin 2017, mais elle a été dissoute au 1er mars 2020.

A l'inverse, la fusion des deux ex-Basse et Haute-Normandie semble avoir été une chance pour renforcer la structuration et la visibilité de l'enseignement supérieur et de la recherche à l'échelle de la nouvelle région. La **ComUE Normandie Université** a été fondée en 2015 par 6 établissements et 9 autres partenaires l'ont rejoint

195 - *Source principale de ce paragraphe : Audition croisée de M. Lamri Adoui, Président de la Communauté d'Universités et Établissements (COMUE) Normandie Université, et de M. M'Hamed Drissi, directeur de l'INSA Rennes, et membre du groupe de travail, le 7 mars 2019.*

depuis. Elle regroupe aujourd'hui 75 000 étudiants, 2 300 chercheurs et enseignants-chercheurs, 100 unités de recherche, 8 écoles doctorales. La ComUE a bénéficié d'un important transfert de compétences :

- formation doctorale et accréditation du doctorat,
- politique de signature unique des publications scientifiques,
- structures fédératives et valorisation de la recherche,
- schéma directeur du numérique,
- dispositif PEPITE,
- etc.

Normandie Université entretient également des coopérations interrégionales à l'échelle de la Vallée de la Seine, notamment pour le dispositif PEPITE d'accompagnement de l'entrepreneuriat étudiant.

D'une manière générale, les ComUE souffrent néanmoins d'un modèle économique fragile, ont pâti du rythme auquel les réformes de la gouvernance de l'enseignement supérieur et de la recherche se sont succédé et peuvent être fragilisées par les fusions d'établissements récentes ou annoncées à l'échelle métropolitaine ou inter-métropolitaine.

> *Au-delà de ces difficultés institutionnelles, des collaborations via des laboratoires, des unités, des fédérations et des projets de recherche communs*

Les évolutions institutionnelles récentes, exposées précédemment, témoignent d'un relatif repli des coopérations interrégionales dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche. Pourtant, des collaborations existent et se poursuivent, sous différentes formes. Il est difficile d'avoir une vision exhaustive de ces coopérations, mais en voici quelques exemples.

Des **laboratoires et unités de recherche communs** sont implantés dans plusieurs sites de la façade. La plupart des instituts de recherche nationaux et des établissements d'enseignement supérieur sont ainsi engagés dans des Unités Mixtes de Recherche (UMR).
Dans le cadre d'une précédente contribution[196], les CESER de l'Atlantique ont ainsi recensés au moins 6 UMR dans le domaine des sciences et techniques de la mer, dont l'UMR « Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique » (LETG) qui associe le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, les Universités d'Angers, Brest, Caen, Nantes, et Rennes 2.
D'autres exemples peuvent être cités :

- dans le domaine de la géographie, l'UMR « Espaces et Sociétés » (ESO) regroupe le CNRS et les Universités d'Angers, Nantes, Caen, Le Mans, et Rennes ;
- l'UMR « Ethologie animale et humaine » (EthoS) rassemble le CNRS, les Universités de Rennes et Caen.

Les **fédérations et réseaux de recherche** constituent également des supports de collaboration.
On peut citer notamment le **Réseau grand ouest de Recherche en Économie Sociale et Solidaire** (ESS), qui compte près de 90 membres appartenant à 14 laboratoires universitaires du grand Ouest (implantés à Rouen, Brest, Rennes, Nantes, Angers, Le Mans, Poitiers). L'un de ses objectifs est de renforcer les liens et coopérations entre chercheurs du grand Ouest autour de l'ESS, notamment pour répondre à des appels à projets régionaux, nationaux et internationaux.
Les Instituts Carnot sont des structures de recherche publique, labellisées par le ministère de la recherche, qui visent à mener et développer une activité de recherche partenariale au bénéfice de l'innovation des entreprises et des acteurs socioéconomiques. Deux fédérations de recherche ont été labellisées en février 2020 sur la façade atlantique, à l'issue de l'appel à candidatures « Carnot 4 » :

- l'**Institut Carnot AgriFood Transition** : il entend contribuer au développement de la chaîne alimentaire durable au service de la santé de l'homme et de son environnement et est composé de 17 laboratoires publics de recherche et centres techniques, soit 565 chercheurs présents en Bretagne, Normandie, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine ;
- L'**Institut Carnot MERS** (Marine Engineering Research for Sustainable, Safe and Smart Seas) : il se donne pour ambition d'être un moteur du développement dérisqué, durable et digital des activités maritimes et est porté par l'Ifremer et l'Ecole Centrale de Nantes et associe le CNRS et les Universités de Nantes, de Bretagne Occidentale et de Bretagne Sud.

Les cancéropôles associent sur un territoire donné des unités de recherche, des organismes nationaux, des services hospitaliers universitaires tournés vers l'innovation, et parfois les industriels. Leur objectif est de contribuer au renforcement et de coordonner la recherche dans une approche de transfert. Le **Cancéropôle Grand Ouest** (CGO) opère ainsi sur un territoire tri-régional : Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire (l'ex-Poitou-Charentes faisait partie du périmètre initial jusqu'au redécoupage des régions). Chaque année, le CGO et les Régions Bretagne, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire s'associent pour lancer un appel à projets structurant visant à financer des programmes ambitieux et innovants dans le champ du cancer.
Biogenouest est un réseau interrégional de plates-formes technologiques en sciences du vivant et de l'environnement. C'est un Groupement d'Intérêt Scientifique qui fédère des unités de recherche en Bretagne et Pays de la Loire et coordonne 35 plates-formes technologiques ouvertes à l'ensemble de la communauté scientifique (publique et privée). Les deux Régions concernées soutiennent le groupement.

Les collaborations peuvent prendre une forme plus ponctuelle à l'occasion de **projets de recherche**. On peut citer par exemple le projet Ricochet, financé par l'Agence Nationale pour la Recherche, associant des équipes basées à Rouen, Caen, Brest et Orléans sur la gestion des territoires côtiers exposés aux risques littoraux et continentaux et

196 - *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.*

confrontés à la nécessité de prévoir la relocalisation des personnes et des biens dans un contexte de changements environnementaux et sociétaux globaux et locaux.

En matière de valorisation de la recherche, il faut enfin souligner l'existence de la Société d'Accélération du Transfert de Technologies (SATT) **Ouest Valorisation**, agissant sur le périmètre de la Bretagne et des Pays de la Loire. Elle résulte d'une réponse conjointe à un appel à projets dans le cadre des investissements d'avenir en 2011, fait le lien entre les laboratoires de recherche et les entreprises, et finance la phase de maturation des projets. Sa gouvernance a été revue en 2020 suite à la dissolution de l'UBL, qui en était actionnaire, pour privilégier des relations directes SATT/établissements, via 4 « campus d'innovation » (Rennes, Nantes, Angers-Le Mans et Brest-Vannes-Lorient). En 2019, les deux Régions Bretagne et Pays de la Loire se sont engagées collectivement et à parts égales, dans le soutien aux activités de la SATT sur des actions d'accompagnement à la valorisation et le co-financement de programmes de maturation. L'Assemblée Générale du 18 juin 2020 de Ouest Valorisation a validé l'évolution de ses statuts permettant notamment la nomination des régions Bretagne et Pays de la Loire en qualité de nouveaux administrateurs externes, conformément à leur souhait. Cette entrée des deux Régions au sein de la nouvelle gouvernance de Ouest Valorisation entrera en vigueur prochainement et fera l'objet d'une convention d'objectifs et de moyens pluri-annuelle[197].

> *Innovation : des pôles de compétitivité pour la plupart interrégionaux et un fonds d'investissement dédié au Grand Ouest*

Comme évoqué dans la partie I.4.3 (en particulier le Tableau 13), les pôles de compétitivité présents dans les régions atlantiques sont pour la plupart interrégionaux :

- deux pôles opèrent sur le territoire tri-régional Normandie, Bretagne et Pays de la Loire : I&R+TES (par fusion en 2020) et Valorial ;
- cinq pôles opèrent sur le territoire bi-régional Bretagne-Pays de la Loire : les pôles Mer Bretagne Atlantique, EMC2, ID4CAR, Vegepolys, Atlanpole Biotherapies ;
- deux pôles opèrent sur le territoire bi-régional Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine : S2E2 et Xylofutur ;
- d'autres pôles sont également partagés avec d'autres régions, hors façade atlantique.
- Certains pôles ont eu tendance à agrandir leur périmètre d'action, pour peser davantage à l'échelle européenne. Les partenariats entre pôles sont également nombreux (cf. Figure 74, partie I.4.3).

Les Conseils régionaux de Bretagne, Pays de la Loire, Normandie et Centre-Val de Loire figurent également parmi les souscripteurs du **fonds d'investissement Go Capital**, aux côtés de banques régionales, de Bpifrance, de grands entrepreneurs du territoire, et parfois du Fonds Européen d'Investissement. La société gère l'argent confié par ces acteurs, soit 140 millions d'euros, dans le cadre de fonds destinés à investir dans des entreprises innovantes dans le Grand Ouest. La sélectivité est très forte (10 à 12 nouvelles participations par an, sur 300 projets examinés), de manière à concentrer les moyens sur des projets de développement importants. L'activité de Go Capital est ciblée sur trois domaines principaux : les technologies de rupture dans la santé et la transition énergétique, les biotechnologies, le digital et l'innovation de service. Le fonds a notamment accompagné la société Sabella, qui a conçu le premier démonstrateur d'hydrolienne raccordée au réseau électrique français.

II.2.2. Quelles coopérations demain ?

Les coopérations interrégionales sur ce thème apparaissent en demi-teinte : rares mais très pertinentes dans le domaine de la formation, assez développées dans le domaine de la recherche et de l'innovation malgré un récent repli des coopérations institutionnelles. Mais elles restent insuffisantes pour répondre aux enjeux de développement et de visibilité des compétences, et d'attractivité des territoires atlantiques en matière de formation, de recherche et d'innovation.

Avant d'émettre de nouvelles préconisations au regard des enjeux identifiés dans la première partie de cette contribution, et des dynamiques de coopération actuelles, les CESER de l'Atlantique souhaitent rappeler l'analyse et les **propositions qu'ils ont formulées en 2017 sur l'innovation dans l'économie maritime** : elles sont résumées en Annexe 2. Ils ont ainsi invité les Régions atlantiques à s'emparer ensemble de cet « océan d'opportunités », en se donnant un « cap commun », une feuille de route partagée sur quelques priorités, basées sur leurs complémentarités et des moyens mutualisés. Depuis, les CESER de l'Atlantique n'ont pas constaté de nouvelle impulsion interrégionale, au-delà des programmes, projets et structures auxquelles les Régions collaboraient déjà.

> *Formation : répondre à des besoins et des enjeux partagés et favoriser la mobilité interrégionale*

D'une manière générale, les CESER de l'Atlantique invitent les Régions à s'inscrire, aux côtés des branches professionnelles et des acteurs locaux, dans une logique de **Gestion Territoriale des Emplois et des Compétences (GTEC) à l'échelle interrégionale**, pour répondre ensemble aux besoins spécifiques des filières qu'elles ont en commun et pallier d'éventuels manques de la carte des formations.
Des initiatives telles que le Campus des Industries Navales doivent être poursuivies et encouragées, y compris dans d'autres filières telles que l'agriculture et l'agro-alimentaire ou la pêche.

197 - *Source : Newsletter de Ouest Valorisation, juin 2020.*

Au vu des dynamiques démographiques actuelles et projetées, et notamment l'importance du vieillissement, dans les régions atlantiques (cf. partie I.1.6), le secteur des services à la personne devrait également faire l'objet d'une attention particulière : enjeux de formation, mais aussi de valorisation des métiers, de reconnaissance salariale.

Les CESER de l'Atlantique incitent également les Régions et l'ensemble des acteurs de la formation et de l'enseignement supérieur à **favoriser la mobilité interrégionale des étudiants, des apprentis et des apprenants en général**, et leur permettre ainsi d'accéder à une plus large offre de formation. A cet égard, il faut tenir compte des conditions d'attractivité et d'accueil à réunir, liées au coût de la vie, du logement, de la mobilité, particulièrement important dans certains territoires, notamment les métropoles.

> *Enseignement supérieur, recherche et innovation : vers des stratégies plus concertées, basées sur les atouts communs et les complémentarités des régions atlantiques et des outils mutualisés*

Le caractère concurrentiel du secteur de la recherche et de l'innovation ne peut être ignoré, au même titre que le champ économique. Néanmoins, au vu des dynamiques de coopération passées et présentes, les CESER de l'Atlantique estiment possible et pertinent de renforcer les coopérations dans ce domaine. Le contexte actuel d'évolution de la gouvernance des pôles de compétitivité et de révision des différents documents stratégiques régionaux sur la recherche et l'innovation constitue une opportunité à saisir en la matière.

Depuis quelques années, l'Etat a amorcé son désengagement progressif des **pôles de compétitivité**, notamment financier, au profit d'une place accrue des Régions dans leur gouvernance et leur financement. Les modalités précises de ce transfert ne sont pas encore connues au moment de la rédaction de cette contribution, alors qu'il devait être effectif en 2020 : les négociations semblent encore en cours entre l'Etat, les Régions et l'Association Française des Pôles de Compétitivité. Des contrats de performance Etat-Régions devraient définir les objectifs assignés aux pôles et le montant du versement de l'Etat aux Régions pour la période 2020-2022. Fin 2022, le transfert devrait être complet et les Régions devraient définir seules les modalités de financement.
La plupart des pôles présents sur la façade étant interrégionaux, les CESER de l'Atlantique invitent donc les Régions à engager dès maintenant les réflexions ou à les intensifier pour **définir une stratégie commune** sur la façon dont elles entendent conforter et soutenir financièrement le fonctionnement de ces pôles de compétitivité interrégionaux et les projets labellisés.

Par ailleurs, les Régions sont actuellement engagées dans la révision des Stratégies de Spécialisation Intelligente, et pour certaines, de leurs Schémas Régionaux de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI). Dans ce cadre, les CESER de l'Atlantique appellent de leurs vœux une **concertation plus importante, permettant d'affirmer des domaines de spécialisation partagés et d'identifier les complémentarités et les synergies entre les régions**. Ces documents stratégiques doivent nécessairement comporter une dimension interrégionale. Elaborer, à l'échelle de la façade atlantique, une cartographie la plus exhaustive possible des domaines d'innovation communs et des coopérations interrégionales, constituerait un outil précieux dans cette perspective.

Enfin, favoriser le développement des filières de demain, telles que l'intelligence artificielle (cf. partie II.1.2), est également un enjeu de recherche et d'innovation.

II.3/ Mobilités

Les mobilités sont sans doute le domaine dans lequel les coopérations interrégionales sont les plus naturelles : les flux de marchandises et de voyageurs dépassent nécessairement les frontières régionales. Sur la façade atlantique, ces coopérations sont assez nombreuses, notamment en matière ferroviaire, mais peuvent encore être renforcées au bénéfice de l'accessibilité de ces régions et d'un aménagement équilibré de leurs territoires.

II.3.1. Quelles coopérations aujourd'hui ?

L'intensité et les formes de coopérations interrégionales dans le domaine des mobilités dépendent beaucoup du mode de transport considéré et des compétences régionales : elles sont relativement importantes et le plus souvent bilatérales dans le secteur ferroviaire, tandis qu'elles sont peu développées dans le domaine maritime. Plus globalement, les régions de la façade atlantique se mobilisent ensemble pour une meilleure insertion de leurs territoires dans les réseaux transeuropéens de transport.

> *Des coopérations assez naturelles dans le transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises, le plus souvent bilatérales*[198]

Dans le domaine ferroviaire, les coopérations sont le plus souvent **bilatérales** et revêtent diverses formes.

198 - Sources principales de cette partie : Auditions de M. Fabrice Girard, Directeur des transports et des mobilités du Conseil régional de Bretagne, de M. Jean-François Legris, Directeur des transports et des mobilités du Conseil régional des Pays de la Loire, de M. Luc Federman, Directeur Général Adjoint au Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine le 21/08/19 et de M. Laurent Roque, Directeur « Mobilités et Infrastructures » du Conseil régional de Normandie le 22/10/19.

Des **conventions de réciprocité tarifaire** ont ainsi été établies entre régions limitrophes pour garantir, sur les parcours interrégionaux, un même tarif pour les trajets unitaires et une interopérabilité des abonnements.

Les Régions peuvent également intervenir en c**ofinancement de matériel roulant**, comme c'est par exemple le cas des Régions Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine, afin d'organiser le rabattement des voyageurs du Nord des Deux-Sèvres, de la Vendée et du Maine-et-Loire vers Paris, via la ligne La Roche-sur-Yon – Bressuire – Thouars – Saumur – Tours). Sur cette ligne, des travaux ont également permis de rouvrir le tronçon Bressuire – Chantonnay qui avait fait l'objet d'une fermeture partielle début 2020. Les vice-présidents en charge des transports des trois régions concernées (Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire) se sont réunis début 2020 : ils souhaitent contractualiser rapidement avec SNCF Réseau et engager le financement des études urgentes à mener pour recenser les opérations d'aménagements nécessaires sur cette ligne, leur coût et leur programmation.

Les coopérations les plus significatives relèvent ainsi de **mobilisations politiques et financières communes en faveur de projets et de lignes interrégionaux.**
La **Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire** (LGV BPL) est sans doute l'exemple le plus emblématique à cet égard. Le projet comportait deux composantes interrégionales principales, aujourd'hui réalisées : la portion LGV Le Mans - Rennes, et la « virgule de Sablé », contournement qui permet d'effectuer le trajet Rennes – Laval – Sablé - Angers plus rapidement. Il est régulièrement cité comme un exemple de coopération interrégionale réussie, tant sur les plans technique et financier (grâce à la prise en main du montage du financement par les collectivités) que sur le plan de l'adhésion au projet de l'ensemble des territoires concernés[199].
Le projet **Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire** se situe dans la continuité du projet LGV BPL. Le périmètre et les acteurs sont sensiblement les mêmes. Il vise à améliorer le réseau ferroviaire structurant à l'ouest de Rennes et Nantes et entre ces deux métropoles à l'horizon 2030. Ce projet était étroitement lié à la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest. Suite à son abandon, la vision prospective et le modèle économique de cette liaison doivent être renouvelés, car les besoins restent entiers : ces réflexions sont en cours, et les deux Régions étudient ensemble les leviers d'amélioration des performances à court et moyen terme.
Les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine ont partagé une même analyse dans le cadre de la concertation organisée en 2019 pour l'élaboration du schéma directeur de la ligne **Nantes-Bordeaux**, en demandant à l'Etat de donner la priorité au rétablissement des temps de parcours et à la densification de l'offre sur ce trajet, et d'assurer une bonne articulation avec les lignes Bordeaux-Marseille et Nantes-Lyon, les deux Régions veillant quant à elle à l'optimisation des correspondances vers les autres destinations. Les deux Régions cofinancent les travaux de régénération d'une voie entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon sur la ligne Nantes-Bordeaux.
Les Régions Normandie, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire se sont quant à elles mobilisées ensemble, avec succès, pour sauver la ligne **Caen-Le Mans-Tours** et garantir les investissements d'urgence nécessaires à sa remise à niveau. Cette ligne lui ayant été transférée au 1er janvier 2020, la Région Normandie a co-construit son plan de transport avec les deux autres Régions concernées par son parcours. Dans le cadre du Contrat d'Avenir signé en 2019 avec l'Etat suite à l'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest, la Région Pays de la Loire a obtenu à titre de compensation le financement d'une première phase de travaux d'urgence sur le tronçon Alençon – Le Mans avant fin 2020.
Les Régions **Nouvelle-Aquitaine et Occitanie** se mobilisent actuellement pour obtenir le **prolongement de la Ligne à Grande Vitesse vers Toulouse**.
Enfin, les **Régions Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine** sont concernées par un enjeu commun de désenclavement vis-à-vis de la région parisienne : le projet d'**Interconnexion Sud TGV** (communément appelé « barreau sud de Paris », cf. cartes en Annexe 4). Il consiste à créer une nouvelle ligne dédiée aux trains à grande vitesse reliant la LGV Atlantique aux autres lignes à grande vitesse (LGV) et favoriser les liaisons entre régions sans correspondance à Paris. Une association a été créée en 1999 afin de fédérer les acteurs institutionnels concernés, dont les Régions. Le débat public a eu lieu de décembre 2010 à mai 2011, mais le projet ne s'est pas encore concrétisé. Suite à l'abandon du projet d'Aéroport du Grand Ouest, de nombreux acteurs économiques et institutionnels ont appelé l'Etat à relancer rapidement ce projet.

Si les exemples cités jusqu'à présent concernent plutôt le transport de voyageurs, le **développement du fret ferroviaire**, qui ne peut se développer que concomitamment aux passagers, peut également faire l'objet de coopérations interrégionales.
Elles peuvent prendre la forme d'un **soutien technique et/ou financier de plusieurs Régions à un même projet.** C'est le cas notamment d'un projet de transport combiné interrégional, porté par la compagnie de transport maritime Brittany Ferries. Son objectif est d'ouvrir à l'horizon 2021 un nouveau service de ferroutage entre le port transmanche de Cherbourg et l'Espagne via Bayonne-Mouguerre, en passant par Tours, Poitiers et Bordeaux (cf. carte en Annexe 4). La Région Normandie va financer à hauteur de 7 millions d'euros l'aménagement du terminal multimodal du port de Cherbourg. Des échanges techniques ont eu lieu entre les 3 directions des transports des 3 Régions concernées par le parcours : Normandie, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine.
Ces coopérations peuvent enfin se matérialiser par des **outils de gouvernance communs**. Les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ont ainsi créé fin 2019 un syndicat mixte qui aura pour mission d'exercer une compétence de développement économique relative à l'aménagement, à la réhabilitation et à l'exploitation de la ligne ferroviaire de fret Auch-Agen, en portant auprès de l'Etat un projet de transfert de propriété de la ligne.

Enfin, il faut noter que les **coopérations interrégionales sont assez peu développées entre la Normandie et la Bretagne**. Il n'y a ainsi pas d'accord de réciprocité tarifaire entre ces deux Régions. La ligne Rennes-Granville ne se prolonge plus jusqu'à Caen. Ceci s'explique surtout par des considérations géographiques et le fait que peu de voyageurs empruntaient cette ligne pour des parcours interrégionaux, notamment en raison de la concurrence

199 - Source : Les dynamiques de coopération interrégionale Bretagne-Pays de la Loire, CESER de Bretagne, 2017.

de l'autoroute A84. Un accord a été passé il y a quelques années pour la desserte du Mont-Saint-Michel depuis Saint-Malo mais il a été dénoncé faute de fréquentation et d'équilibre financier.

> Un exemple de coopération dans le domaine du transport routier de voyageurs : la plateforme de covoiturage publique Ouestgo

Depuis son lancement en 2018, les Régions Bretagne et Pays de la Loire contribuent à la mise en œuvre de la **plateforme de covoiturage publique de proximité Ouestgo**, aux côtés des métropoles de Brest, Rennes, Nantes et Saint-Nazaire, des départements du Finistère et de la Loire-Atlantique, et de l'Etat. Il s'agit d'un site Internet de mise en réseau des covoitureurs, développé en licence libre, financé par les pouvoirs publics, et gratuit pour les utilisateurs. Il comptait 46 000 usagers en septembre 2019[200]. La mutualisation de cet outil sur le Grand Ouest permet de partager les coûts de développement et de gestion, d'atteindre une masse critique de données pertinente et d'éviter la fragmentation des offres. La plateforme constitue pour les collectivités un outil d'animation afin de promouvoir la pratique du covoiturage de proximité.

> Des coopérations assez peu développées dans le domaine maritime[201]

Comme évoqué précédemment (cf. partie I.5.4), la façade atlantique présente une grande diversité de profils et de dynamiques portuaires. Les **Régions sont impliquées de manière très variable** dans la gouvernance des ports de leur territoire.
En **Normandie**, Hervé Morin, Président de la Région, préside le syndicat mixte « Ports de Normandie », autorité portuaire de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, et a exprimé sa volonté d'intervenir dans le futur établissement public portuaire unique de la Seine, qui intègrera les ports du Havre, de Rouen et de Paris.
En **Bretagne**, la Région est propriétaire des ports de Brest, Lorient, Saint-Malo, Saint-Brieuc-Le Légué et Roscoff.
En **Pays de la Loire**, Christelle Morançais, Présidente de la Région, a été élue en novembre 2019 Présidente du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Cette nomination est inédite : c'est la première fois que le conseil de surveillance d'un Grand Port d'Etat sera dirigé par la présidence d'un Conseil régional. La Région est le deuxième investisseur du port, derrière le port lui-même mais devant l'Etat. La Présidente a annoncé sa volonté de coopérer avec les Régions Bretagne et Centre-Val de Loire pour faire de Nantes-Saint-Nazaire « le port du Grand Ouest ». Ces deux autres Régions disposent désormais d'un représentant au Conseil de surveillance. Le CESER des Pays de la Loire va adopter au dernier trimestre 2020 une contribution au prochain projet stratégique du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire[202].
En **Nouvelle-Aquitaine**, le port de Bayonne est propriété de la Région. Elle a saisi en 2017 le CESER pour la réalisation d'une étude sur les complémentarités des ports de Nouvelle-Aquitaine, leurs capacités à déployer une politique de développement économique et environnemental et les moyens de favoriser le report modal entre le fer et la mer[203]. La Région se situe depuis dans une position relativement attentiste vis-à-vis de la perspective de régionalisation des Grands Ports Maritimes de La Rochelle et Bordeaux, introduite par l'Etat. Philippe Dorthe, conseiller départemental de Gironde et conseiller régional, préside le conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Les **liens interportuaires relèvent essentiellement de logiques d'axe** (Seine, Rhône, Nord) dont sont exclus les ports de Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine. Le Groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA regroupant les ports du Havre, de Rouen, et de Paris, va ainsi évoluer d'ici 2021 vers leur intégration complète dans un établissement public portuaire unique de la Seine.
Un **Conseil de Coordination Interportuaire Atlantique réunit les Grands Ports Maritimes** de Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux, les collectivités territoriales et l'Etat, mais n'a jamais réellement fonctionné. Une association des ports du Nord-Ouest Atlantique a existé dans les années 1990 et 2000 mais a disparu. Il n'y a donc **pas d'« interportuarité » de fond**, pas de réelle coopération commerciale ou d'investissement **sur la façade atlantique.**

Il faut néanmoins citer **un exemple de coopération « technique »** entre certains ports de la façade atlantique : le **Groupement d'Intérêt Économique « VIGIE ports »** constitué dans le but de développer des services portuaires numériques mutualisés en faveur de la croissance des ports et du commerce maritime. Le Grand Port Maritime de Bordeaux fut à l'origine de l'initiative, en développant un logiciel innovant de gestion portuaire, VIGIEsip. Ce système est dorénavant utilisé par 17 ports, membres du GIE, dont l'ensemble des ports propriétés de la Région Bretagne, le port de Bayonne, le Grand Port Maritime de La Rochelle, et d'autres ports du Sud de la France et de l'Outre-Mer.

Au-delà de l'activité de commerce, les ports de la façade atlantique se retrouvent sous la bannière « **French Atlantic Ports** » pour promouvoir ensemble leurs destinations à l'international dans le marché de la croisière.

> Une mobilisation commune pour une meilleure insertion dans les réseaux transeuropéens de transport

Comme évoqué précédemment (cf. partie I.5.1), les régions et territoires de la façade atlantique ne sont insérés que partiellement dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) : il s'agit d'un objet de mobilisation commune.

200 - Source : Ouestgo, le covoiturage à l'échelle du Grand Ouest, Ouest-France, 10/09/19.
201 - Source principale de cette partie : Audition de M. Paul Tourret, Directeur de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime, le 06/05/19.
202 - Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire : Quelle stratégie pour l'avenir du Port ?, CESER Pays de la Loire, à paraître en 2020.
203 - Les ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine, CESER de Nouvelle-Aquitaine, 2017.

Celle-ci s'effectue d'abord au sein de la **Commission Arc Atlantique** (CAA)[204]. Il s'agit de l'une des commissions géographiques de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM), qui fédère 160 régions issues de 28 Etats membres et pays tiers frontaliers de l'Union Européenne, avec trois objectifs :

- limiter les disparités entre centre et périphéries au sein de l'Europe,
- favoriser l'implication des régions dans le projet européen,
- favoriser la prise en compte des enjeux maritimes dans les législations européennes.

La Commission Arc Atlantique réunit des régions d'Irlande, du Royaume-Uni, de France, d'Espagne et du Portugal. Du côté français, toutes les régions atlantiques participent aux travaux de la CAA, hormis la Normandie, qui prend uniquement part aux activités de la CRPM. La CAA est actuellement présidée par la Région Pays de la Loire.
Dans le domaine des transports, les Régions membres de la CAA ont adopté une **position commune sur la révision du Mécanisme Européen d'Interconnexion et le Réseau Transeuropéen de Transports**. Elle a notamment permis d'obtenir l'inclusion du port de La Rochelle et de la liaison ferroviaire La Rochelle-Poitiers dans le réseau central. Dans ses travaux initiaux visant à redessiner les corridors de transport entre l'Irlande et le continent européen en prévision du Brexit, la Commission européenne avait identifié les ports du Nord de l'Europe comme « point de raccordement », en écartant tous les ports français. La mobilisation des régions atlantiques au sein de la CAA a permis de réintroduire les ports du Havre et de Saint-Nazaire dans ces schémas.

La mobilisation en faveur d'une meilleure insertion dans les réseaux transeuropéens de transport est également un objet de coopération au sein du **Pôle Métropolitain Loire Bretagne** (PMLB)[205]. Il s'agit d'un syndicat mixte regroupant 5 établissements de coopération intercommunale (EPCI) : 3 métropoles (Brest, Rennes et Nantes), une communauté urbaine (Angers Loire Métropole) et une communauté d'agglomération (celle de la région nazairienne et de l'estuaire). Il a pour objectif d'accroître les coopérations entre ses membres pour renforcer, en complémentarité avec les Régions Bretagne et Pays de la Loire, l'attractivité de l'espace Loire-Bretagne à l'échelle nationale et internationale, au service de l'ensemble des territoires et de leurs habitants.
Le sujet de l'accessibilité fait partie des champs d'intervention prioritaires du Pôle. Les membres défendent une **position commune en faveur de l'extension du corridor atlantique** du mécanisme pour l'interconnexion en Europe **et de l'inscription des ports bretons au réseau central du RTE-T** via les nœuds urbains de Saint-Nazaire, Nantes, Rennes et Angers. Deux initiatives ont été prises à cet égard :

- un courrier adressé au Premier ministre le 7 mars 2019, aux ministres en charge du dossier et à la Commission européenne ;
- une réponse collective à la consultation de la Commission européenne sur la révision du RTE-T.

II.3.2. Quelles coopérations demain ?

Les CESER de l'Atlantique tiennent à saluer les coopérations interrégionales qui existent aujourd'hui dans le domaine des mobilités. Il leur semble possible et pertinent de continuer à les renforcer dans le transport ferroviaire et de les développer dans le transport maritime.

> Des coopérations qui peuvent encore être renforcées dans le transport ferroviaire

Concernant les voyageurs, les préconisations des CESER de l'Atlantique visent à un même objectif : **améliorer les liaisons interrégionales, tant sur un plan qualitatif que quantitatif**.
Il est tout d'abord nécessaire de continuer à **progresser en matière de cohérence, de réciprocité tarifaire et d'interopérabilité des abonnements** pour les parcours interrégionaux.
Une attention particulière doit être portée aux **correspondances** permettant d'accéder à des lignes interrégionales et/ou aux gares TGV les plus proches lorsqu'elles sont situées dans la région voisine.
Il s'agit en outre de **mieux relier les principales métropoles régionales** entre elles, y compris les (ex-)capitales régionales dans le cas des régions qui ont fusionné en 2016.
Enfin, les CESER de l'Atlantique incitent les Régions de la façade à continuer de se **mobiliser de façon concertée afin de réunir les financements nécessaires à l'entretien et à la « mise à niveau » des voies sur les lignes interrégionales**, et à leur adaptation pour répondre aux besoins de mobilités actuels et à venir, que ce soit en termes de voyageurs ou de marchandises. S'agissant de la ligne **Caen – Le Mans – Tours** par exemple, au-delà des financements qui ont été obtenus de l'Etat pour réaliser les travaux d'urgence sur le tronçon Alençon – Le Mans, les Régions Normandie et Pays de la Loire devront réunir 100 millions d'euros d'ici 5 à 10 ans. De même, sur la ligne **Nantes – Bordeaux**, les financements sont acquis pour la première étape de régénération d'une voie entre la Rochelle et La Roche-sur-Yon, mais 100 millions d'euros supplémentaires seront nécessaires pour financer les travaux à venir sur une portion située au nord de Saintes. Des engagements doivent être pris pour rénover les deux voies sur cette ligne. La ligne **La Roche-sur-Yon – Bressuire – Thouars – Saumur – Tours** est également concernée par de telles problématiques.

Les Régions de la façade atlantique ont également un **rôle à jouer dans le développement du fret ferroviaire.** Dans ce domaine, le raisonnement ne peut pas se limiter à l'échelle régionale : il faut s'inscrire dans une logique d'axes transversaux nord-sud (à l'image de ce que constitue l'autoroute des estuaires pour le transport routier) et ouest-est, permettant de relier la façade atlantique au reste de la France et de l'Europe. Le projet de **Voie Ferrée Centre Europe Atlantique** est très important à cet égard. Il consiste notamment à moderniser et électrifier la ligne ferroviaire existante entre Nevers et Chagny et à la raccorder à la Ligne à Grande Vitesse Paris-Sud-Est (cf. carte en annexe 4). Il permettrait de proposer aux transporteurs une transversale électrifiée au gabarit des conteneurs

204 - Source de ce paragraphe : Audition de Mme Élise WATTRELOT, Analyste politique auprès de la Commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, le 26/08/19.
205 - Source de ce paragraphe : Audition de Mme Jennifer CHERUEL, Déléguée générale du Pôle Métropolitain Loire-Bretagne, le 12/07/19.

internationaux, alternative au passage par la Grande Ceinture Sud de Paris. La VFCEA pourrait également permettre d'accompagner le développement des trafics entre la façade atlantique (notamment les ports de Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle), les axes Saône-Rhône et Rhin ainsi que l'Europe du Nord et l'Italie.
Le **soutien technique et financier à des projets de dimension interrégionale**, tel que le projet de transport combiné porté actuellement par la Brittany Ferries, est également un levier crucial pour le développement du fret ferroviaire : les CESER de l'Atlantique incitent les Régions à se réunir pour accompagner ce type d'initiatives au travers des différents moyens d'action dont elles disposent (réalisation et/ou financements d'études, d'aménagements techniques, compétences en matière de développement économique, etc.).

D'une manière générale, les **coopérations en matière ferroviaire doivent se renforcer** non seulement entre régions atlantiques, mais aussi **avec les autres régions « intérieures »** (Ile-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, etc.), afin de **mieux relier la façade aux grands axes de transport français et européens**, dans une logique ouest-est. La liaison Nantes-Lyon et le projet de ligne Lyon-Chambéry-Turin sont importantes à cet égard.

> *Des coopérations à bâtir dans le transport maritime*

Les Régions de la façade atlantique ne disposent pas toutes des mêmes leviers d'action en matière portuaire, selon qu'elles sont propriétaires ou non des ports de leur territoire, et le rôle qu'elles jouent dans leur gouvernance. Néanmoins, les CESER de l'Atlantique estiment qu'elles peuvent toutes, à la place qui est la leur, contribuer au **développement des flux et des liens entre les ports de la façade atlantique**.

Les coopérations interportuaires peuvent d'abord s'envisager en termes de nature de trafic. Les produits agricoles et forestiers sont ainsi très représentés sur la façade. Il serait également pertinent de **structurer des offres collectives** concernant la croisière, les conteneurs, ou les navires rouliers.

Les **flux interportuaires** pourraient en outre être développés, notamment entre les ports de Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine d'une part, et celui du Havre d'autre part. A cet égard, les CESER de l'Atlantique invitent les Régions et l'ensemble des acteurs du transport maritime à **se réinterroger ensemble sur les liens des ports atlantiques avec leur hinterland et sur le potentiel de développement du cabotage maritime** comme alternative au transport routier.

Du point de vue de la gouvernance, **faire vivre le Conseil de Coordination Interportuaire Atlantique, lui (re)donner du corps** doit également contribuer au renforcement des liens entre les ports de la façade atlantique. Le think-tank TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement) a par exemple proposé en 2016 de « *modifier le dispositif de conseil de coordination interportuaire atlantique en place pour en faire un acteur incontournable et efficace, et explorer les pistes suivantes :*

- *conférer à l'organe de coordination et d'impulsion un statut de GIE, comme sur l'axe Seine,*
- *renforcer son rôle en rendant indispensable, dans les faits, son intervention ou son avis dans un certain nombre de processus (gros investissements, attributions de terminaux, approbation des volets portuaires des CPER...).* »

Il estime qu'« *il serait souhaitable en outre que tous les ports de commerce de la façade, autre que les GPM, soient associés, en particulier Brest, Lorient, Bayonne, ainsi que les principaux opérateurs privés...* »[206]. Les CESER de l'Atlantique souscrivent à ces propositions.

Les CESER de l'Atlantique seront ainsi attentifs à la place qui sera réservée aux ports de la façade atlantique dans la **stratégie nationale portuaire 2020-2025**, dont seuls quelques éléments ont été dévoilés à l'occasion du Comité Interministériel de la mer de décembre 2019, alors qu'elle est annoncée par l'Etat depuis plusieurs années.

Dans le prolongement d'une précédente contribution[207], les CESER de l'Atlantique incitent les Régions de la façade à prendre pleinement la mesure des **conséquences socio-économiques potentielles du Brexit sur les ports de leur territoire, à anticiper et à agir collectivement** pour que ces enjeux puissent être pris en compte dans les négociations (cf. partie I.5.6). Au-delà des menaces qu'il risque de faire peser sur les flux transmanche de passagers et de marchandises, le Brexit pourrait également constituer une opportunité, dans la mesure où l'Irlande pourrait souhaiter s'affranchir de la zone de transit que représente le Royaume-Uni et se doter de connections directes avec des ports de l'Union européenne. Cette évolution pourrait redonner de l'intérêt aux projets d'autoroute de la mer. Ces potentielles opportunités ne doivent pas être un nouvel objet de concurrence territoriale mais doivent au contraire être appréhendées par les Régions atlantiques dans une logique de complémentarité.

Outre ces coopérations à bâtir entre les ports de la façade atlantique, les CESER de l'Atlantique souligne l'intérêt de **mettre en réseau les différentes initiatives et projets ayant comme finalité de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime**. En effet, comme ils l'ont souligné dans leur précédente contribution sur l'innovation dans l'économie maritime[208], de nombreux acteurs s'engagent dans cette voie sur la façade, en optimisant les systèmes existants de propulsion ou en cherchant à mobiliser des énergies alternatives (gaz naturel liquéfié, hydrogène, propulsion vélique[209], etc.).

206 - Source : Stratégie portuaire et défis logistiques, Quels leviers pour des dynamiques de long terme ? TDIE, 2016.
207 - Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.
208 - Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.
209 - C'est-à-dire utilisant la force du vent pour toute ou partie de la propulsion. Plusieurs projets sont en cours sur la façade atlantique : Beyond the sea (projet collaboratif porté par Ocea), Silenseas (projet collaboratif porté par Les Chantiers de l'Atlantique), Neoline (porté par la société éponyme), Canopée (porté par la société Zephyr et Borée), projets de caboteurs à la voile portés par des associations (Association Nantaise d'Ecoconception Fluviomaritime, Avel Marine), etc.

Enfin, concernant l'autre mode de transport par voie d'eau que constitue le **transport fluvial,** plusieurs démarches visent à (re·)développer une desserte des métropoles par les fleuves, notamment pour acheminer des marchandises, des matières premières pour le bâtiment, ainsi que pour évacuer les déchets de cette filière. C'est déjà le cas par exemple à Nantes[210], et des réflexions sont en cours à Bordeaux : un **partage d'expériences entre métropoles** pourrait s'avérer pertinent en la matière. Plus globalement, les CESER de l'Atlantique invitent les Régions de la façade à mener des réflexions communes sur le potentiel de développement du transport fluvial sur les voies navigables qui les relient entre elles et à d'autres régions limitrophes.

> *Coopérer pour favoriser la multimodalité et une approche par « bassins de mobilité »*

Les CESER de l'Atlantique souhaitent tout d'abord que l'interrégionalité soit prise en compte dans les **calculateurs d'itinéraires basés sur les systèmes d'information multimodaux** récemment développés par les Régions en lien avec les autres autorités organisatrices des mobilités (Commentjyvais en Normandie, Mobibreizh en Bretagne, Destineo en Pays de la Loire et Modalis en Nouvelle-Aquitaine) : leur interopérabilité est une nécessité pour mieux informer sur les trajets interrégionaux.
Les CESER de l'Atlantique estiment également qu'il serait pertinent d'**élargir le périmètre concerné par la plateforme de covoiturage publique de proximité Ouestgo** en y associant la Région Normandie. Une part importante des trajets interrégionaux entre la Normandie, la Bretagne et les Pays de la Loire s'effectuent en effet par la route, et notamment l'A84.

Enfin, la **loi d'orientation des mobilités**, promulguée le 24 décembre 2019, ouvre **de nouvelles perspectives de coopération entre Régions et entre territoires**. Elle vise notamment la couverture de l'ensemble du territoire par des **autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) et renforce le rôle de la région comme chef de file de la mobilité, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional. Elle prévoit également la réalisation d'une cartographie des bassins de mobilité au sein de chaque région, et l'élaboration d'un **contrat opérationnel de mobilité** à cette échelle, liant Régions et AOM. Il sera possible de définir des **bassins de mobilité interrégionaux**, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions rend cette option pertinente : les CESER de l'Atlantique encouragent les Régions et les territoires à **saisir cette opportunité lorsque cela s'avèrera nécessaire**.

II.4/ Environnement, énergie

Dans le champ de l'environnement comme dans celui des mobilités, les coopérations interrégionales sont incontournables, car les phénomènes, les ressources et le patrimoine naturels ne s'arrêtent pas aux frontières administratives : l'action publique doit de fait s'en affranchir.
Les coopérations sont également assez nombreuses dans le domaine de l'énergie, notamment parce qu'il s'agit d'exploiter des atouts communs en matière de développement des énergies renouvelables.
Dans les deux cas, les coopérations peuvent encore être renforcées, en lien avec la récente montée en compétence des Régions sur ces questions.

II.4.1. Quelles coopérations aujourd'hui ?

> *Environnement : des coopérations assez développées s'agissant de la préservation de la biodiversité et des enjeux liés à la gestion de la ressource en eau et des milieux aquatiques*

Depuis les lois MAPTAM et NOTRe, adoptées en 2014 et 2015, les Régions sont les collectivités chefs de file pour la **préservation de la biodiversité**. Elles doivent ainsi définir et mettre en œuvre une stratégie régionale de la biodiversité. Parmi les outils dont elles disposent pour exercer cette compétence figurent les Parcs Naturels Régionaux (PNR). Elles jouent un rôle primordial à leur égard. Elles figurent parmi les acteurs fondateurs de ces parcs, en approuvant le principe, le périmètre d'étude, et en accompagnant les travaux d'élaboration de leurs chartes, qui formalisent le projet de ces territoires. Elles sont ensuite membres des syndicats mixtes qui les portent, et leurs principaux soutiens technique et financier, via des contrats pluriannuels. Sur les 13 **Parcs Naturels** Régionaux que compte la façade, **4 sont interrégionaux, et deux sont « partagés » entre des régions atlantiques** :

- le **Parc Naturel Régional Normandie-Maine**, dont le territoire s'étend en Normandie et Pays de la Loire ;
- le Parc Naturel Régional du Perche, dont le territoire s'étend en Normandie et Centre-Val de Loire ;
- le Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine, dont le territoire s'étend en Pays de la Loire et Centre-Val de Loire ;
- le **Parc Naturel Régional du Marais Poitevin**, dont le territoire s'étend en Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine.

Les Réserves Naturelles Régionales sont un autre outil réglementaire à la disposition des Régions pour protéger des espaces naturels remarquables. En matière de coopération, il faut citer le cas de la **Réserve Naturelle Interrégionale de l'étang du Pont de Fer**, qui se situe sur les communes de Camoël dans le Morbihan (Bretagne) et d'Assérac en Loire-Atlantique (Pays de la Loire).

210 - Notamment : service de transport fluvial FlexiLoire permettant entre autres l'acheminement de tronçons d'avions du site Airbus de production de Bouguenais vers l'usine d'assemblage de Montoir, évacuation des déblais issus du chantier de déconstruction du bas-Chantenay par l'entreprise Charier, projet d'évacuation des gravats du chantier du futur CHU ou de transport des déchets ménagers vers l'incinérateur de Couëron.

Des coopérations existent également dans la définition et la gestion de **zones classées Natura 2000**, sites désignés pour protéger un certain nombre d'habitats et d'espèces représentatifs de la biodiversité européenne.

Les enjeux liés à la **gestion de la ressource en eau et des milieux aquatiques** nécessitent également de dépasser les frontières régionales. Les coopérations sont alors permises par les différentes échelles de gestion de l'eau. Les politiques de l'eau sont en effet élaborées à l'échelle de **grands bassins hydrographiques**, au travers notamment de deux documents de planification que sont les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Plans de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI). Les régions de la façade atlantique appartiennent à trois de ces grands bassins : Seine-Normandie pour la Normandie, Loire-Bretagne pour la Bretagne, les Pays de la Loire, et une partie de la Nouvelle-Aquitaine, et Adour-Garonne pour le reste de la Nouvelle-Aquitaine. Les SDAGE sont ensuite déclinés à l'échelle d'un ou plusieurs **bassins versants** au sein des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). De nombreux SAGE et structures porteuses (syndicats mixtes, établissements publics territoriaux de bassins, etc.) de ces SAGE s'étendent sur un **territoire birégional**, en raison de la géographie même des bassins versants.
A l'échelle du bassin Adour-Garonne, il faut souligner une coopération interrégionale formalisée au sein de « **l'Entente pour l'Eau** ». Créée en 2018, elle réunit l'Etat, l'Agence de l'eau et les Régions **Nouvelle-Aquitaine et Occitanie** dans l'objectif de garantir la présence durable de la ressource en eau sur le bassin. C'est dans ce cadre que quatre appels à projets cofinancés doivent être lancés en 2020, portant respectivement sur les économies d'eau, la désimperméabilisation des sols, la préservation des zones humides et la réutilisation des eaux traitées.

Concernant les **enjeux spécifiques aux zones humides, le Forum des Marais Atlantiques**, structure née dans les années 1990 en Poitou-Charentes, a été désigné en 2000 Pôle-Relais du Plan National d'Actions en faveur des zones humides. Cette mission l'a amené à intervenir au-delà du périmètre de ses seuls membres : il est à présent compétent sur toute la façade atlantique et Manche Mer du Nord et dispose, en plus de son siège de Rochefort, d'antennes en Bretagne et dans les Hauts de France. Il contribue à l'accroissement et à la diffusion des connaissances sur les zones humides, fournit un appui méthodologique et technique aux porteurs de projets et anime le réseau des acteurs des milieux humides. Les Régions figurent parmi ses partenaires financiers, aux côtés d'autres collectivités et des services et agences de l'Etat.

Enfin, **quelques échanges ponctuels** ont lieu au sujet de **la connaissance et la gestion des risques littoraux**. Ce fut le cas notamment entre les Régions Pays de la Loire et ex-Poitou-Charentes suite à la tempête Xynthia en 2010. Des observatoires du trait de côte ont également été développés à des échelles très diverses, du niveau local (comme par exemple l'Observatoire du Littoral des Pays de Monts en Vendée) au niveau régional (Observatoire de la Côte Aquitaine, Observatoire Régional des Risques Côtiers en Pays de la Loire, projet d'observatoire en Bretagne) ou interrégional (Réseau d'Observation du Littoral Normandie - Hauts-de-France), les plus récents prenant appui sur les expériences des territoires précurseurs en la matière. Les Régions sont impliquées dans le financement et la gouvernance des observatoires (inter)régionaux. Un **Réseau National des Observatoires du Trait de Côte** a été mis en place à partir de 2015 avec l'ambition de favoriser le partage et la diffusion des données et des savoirs traitant de l'évolution du littoral sur le long terme, et d'assurer une meilleure connexion entre ces structures. Le Réseau d'Observation du Littoral Normandie - Hauts-de-France et l'Observatoire Régional des Risques Côtiers en Pays de la Loire coanient dans ce cadre un groupe de travail « acquisition et partage de données ».

> D'assez nombreuses coopérations dans le domaine de l'énergie[211]

Les coopérations interrégionales dans le domaine de l'énergie visent principalement à **stimuler l'innovation et à accompagner la structuration des filières** à une échelle plus large que l'échelle régionale.

Les **collaborations entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire** sont particulièrement nombreuses.
Lancé en 2016, le projet **SMILE** (SMart Ideas to Link Energies : Idées intelligentes pour relier les énergies) regroupe au sein d'une association ces deux Régions, Enedis, RTE, 4 syndicats départementaux d'énergie et les deux métropoles de Rennes et Nantes. Il s'inscrit dans l'objectif d'optimiser l'utilisation des énergies renouvelables, le plus souvent intermittentes, dans leur contribution au réseau. Il a été déposé et retenu dans le cadre d'un appel à projets du Programme des Investissements d'Avenir, qui imposait dans son cahier des charges des collaborations entre des territoires de différentes régions administratives. Au vu de l'interdépendance énergétique entre les deux régions et du territoire d'intervention de RTE Ouest, il a été choisi d'y apporter une réponse interrégionale. L'association compte aujourd'hui 270 adhérents, dont 130 PME-PMI et une quarantaine de grandes entreprises. Elle permet de labelliser puis de soutenir techniquement et financièrement les projets homologués, plus d'une cinquantaine à ce jour. Elle favorise également les rapprochements entre entreprises pour construire des offres communes « packagées ». Deux show-rooms ont enfin été inaugurés.
Les deux Régions soutiennent également la **mise en réseau des acteurs** qui accompagnent la pré-émergence de projets, l'animation des filières énergétiques. Les réseaux interrégionaux Bretagne-Pays de la Loire sont courants, c'est par exemple le cas :

- de l'Association d'Initiatives Locales pour l'Energie et l'Environnement (AILE) dans le domaine du biogaz, qui a permis l'élaboration d'un plan interrégional ;
- du cluster solaire Atlansun ;
- des collectifs « Energies citoyennes ».

211 - Sources principales de cette partie : Auditions de Mme Marie Mamdy, Cheffe du Service Climat Energie du Conseil régional de Bretagne, le 17 juin 2019, de M. Bruno COIC, directeur adjoint de la Direction Transition énergétique et environnement, et de Mme Marie FABRE, Chef du Service Transition énergétique et logement au sein du Conseil régional des Pays de la Loire, le 12 juillet 2019, et de M. Julien Jimenez, Directeur adjoint de l'Energie et du Climat du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, le 16 septembre 2019.

Les deux Régions collaborent enfin dans le domaine des **énergies marines renouvelables**. Elles ont été présentes sur des **stands communs** pour valoriser les compétences de leurs territoires dans des **salons internationaux**. Elles ont également co-organisé entre 2016 et 2018 un **évènement annuel sur l'éolien flottant** (Floating Wind Power Atlantic Forum). Depuis 2019, celui-ci s'intègre dans le cadre d'une collaboration plus large avec les Régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Un seul évènement annuel, le salon Fowt, demeurera dédié à cette technologie et se déroulera tour à tour sur les façades atlantique et méditerranéenne.

Cette thématique est d'ailleurs commune à l'ensemble des régions de la façade atlantique, et littorales en général. Elle a d'abord été un objet de concurrence entre les territoires, pour se voir attribuer les zones de développement, attirer les projets industriels et les entreprises, mais il semble que ces concurrences soient en passe d'être dépassées, ou en tout cas qu'elles ne constituent pas un obstacle à un lobbying commun quand cela s'avère nécessaire. Ainsi, en novembre 2018, la quasi-totalité des régions littorales de métropole ont pris une **position politique commune pour défendre l'avenir de la filière industrielle et une meilleure prise en compte des énergies marines renouvelables dans la programmation pluriannuelle de l'énergie**[212], et l'ont prolongée par l'élaboration d'une contre-proposition en mars 2019[213]. Les régions Occitanie, Bretagne, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Pays de la Loire ont particulièrement fait pression sur le gouvernement en faveur de l'éolien flottant. Cette mobilisation semble avoir été efficace puisque les objectifs concernant l'éolien en mer ont été revus à la hausse.

Pour revenir aux Régions de la façade atlantique, des **échanges** ont également eu lieu sur **l'accompagnement du développement de la filière hydrogène**, comme vecteur de stockage de l'énergie, notamment renouvelable : dans le prolongement du plan national de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique publié en juin 2018, chaque Région élabore actuellement sa stratégie en la matière. Les Régions Bretagne et Pays de la Loire se sont ainsi associées dans leurs groupes de travail respectifs et des opportunités de partenariat interrégional ont été identifiées autour :

- de la dynamique SMILE,
- du volet maritime, fluvial et portuaire ;
- d'un schéma de maillage en stations de distribution ;
- des modèles de production d'hydrogène d'origines renouvelable et décarboné ;
- de la mutualisation de certains évènements ;
- d'une collaboration autour d'enjeux communs et de leviers nationaux (réglementation, certifications, tarifications...)
- d'appels à projets ou de réponses communes à des appels européens et de coordination des fonds structurels FEDER pour faciliter les projets limitrophes[214].

La Région Pays de la Loire prévoit également de mener des réflexions avec ses autres Régions limitrophes, notamment :

- Centre Val de Loire et Normandie autour du ferroviaire ;
- Autour de la Loire à Vélo Hydrogène avec la Région Centre Val de Loire[215].

Dans le domaine de **l'énergie photovoltaïque, la Nouvelle-Aquitaine collabore avec les Régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur**, le Syndicat des Energies Renouvelables et Enerplan, le Syndicat de l'Energie Solaire Renouvelable, pour mener une étude sur les impacts environnementaux des installations. L'objectif est de suivre l'évolution de la biodiversité sous les panneaux photovoltaïques et d'émettre des recommandations en la matière.

Enfin, des coopérations sont aussi développées à l'échelle européenne au sein de la **Commission Arc Atlantique** : les Régions qui en sont membres échangent sur leurs pratiques et ont récemment travaillé sur le « clean energy package », un ensemble de réglementations européennes sur l'énergie.

II.4.2. Quelles coopérations demain ?

Les CESER de l'Atlantique se félicitent des coopérations interrégionales qui existent déjà dans les domaines de l'environnement et de l'énergie. Ils estiment néanmoins qu'elles peuvent et doivent encore s'intensifier, afin d'inscrire les régions de la façade atlantique dans une logique de développement durable concerté et leur permettre de réussir ensemble les transitions écologique, énergétique et climatique qui s'imposent.

Avant d'émettre de nouvelles préconisations au regard des enjeux identifiés dans la première partie de cette contribution, et des dynamiques de coopération actuelles, les CESER de l'Atlantique souhaitent rappeler l'analyse et les **propositions qu'ils ont formulées au cours de la dernière décennie sur les enjeux fonciers et les risques littoraux** : elles sont résumées au sein de l'Annexe 3. En effet, la plupart de ces éléments de diagnostic et de ces recommandations restent d'actualité. Les CESER de l'Atlantique avait notamment souligné la nécessité de développer les coopérations interrégionales pour :

- améliorer et harmoniser les dispositifs d'observation foncière et la connaissance des risques littoraux,
- construire des cadres contractuels permettant de sensibiliser et de favoriser l'engagement de l'ensemble des acteurs,
- élaborer des stratégies régionales concertées de gestion économe du foncier, des risques littoraux et d'adaptation au changement climatique.

212 - Source : Eolien en mer : Pour les Régions et les industriels, la France choisit le scénario catastrophe, Communiqué de presse interrégional, novembre 2018.
213 - Source : Énergies marines renouvelables dans la PPE : Les Régions littorales élaborent une contre-proposition, Communiqué de presse interrégional, mars 2019.
214 - Source : Déploiement de l'hydrogène renouvelable : feuille de route bretonne 2030, juillet 2020.
215 - Source : Feuille de route hydrogène pour les Pays de la Loire 2020-2030, Juillet 2020.

A l'égard de ce dernier point notamment, si des travaux ont bien été engagés sous différentes formes dans chacune des 4 régions (lancement d'études, création de comités scientifiques s'apparentant à des « GIEC » régionaux, démarches de concertation), les CESER de l'Atlantique déplorent que très peu de coopérations interrégionales aient été développées en la matière. Pourtant, les phénomènes en cause dépassent largement les frontières régionales et appellent des réponses coordonnées, communes.

> *Préservation de la biodiversité : des opportunités à saisir pour renforcer les coopérations*

En lien avec l'Agence Française de la Biodiversité, des **Agences Régionales de la Biodiversité** (ARB) sont en cours de création : elles ont été officialisées en Normandie et Bretagne, et les processus sont engagés en Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine. Les Régions, en tant que chefs de file pour la préservation de la biodiversité, occupent une place centrale dans la constitution et l'animation de ces structures, aux côtés de l'Etat. Il s'agit d'associer l'ensemble des acteurs locaux (collectivités, associations, acteurs socio-économiques, usagers) autour d'un plan d'actions partagé en faveur de reconquête de la biodiversité. Les missions des ARB s'articulent autour de quatre domaines d'actions :

- piloter des stratégies et mettre en cohérence des politiques publiques ;
- animer des réseaux d'acteurs ;
- informer, sensibiliser et mobiliser ;
- améliorer la connaissance et sa diffusion.

Ces structures ne donnent pas lieu à des transferts des compétences et ne disposent pas de pouvoirs coercitifs ad hoc, mais elles permettent la consolidation des actions existantes et le déploiement d'actions conjointes nouvelles entre les partenaires.
Ces démarches en cours et la perspective de leur mise en réseau constituent une opportunité pour **s'interroger dès leur création sur les enjeux interrégionaux et prévoir les coopérations nécessaires** dans les missions des ARB. Ainsi, si les enjeux liés à la « biodiversité aquatique » font l'objet de coopérations assez naturelles (cf. II.4.1), la gestion des problématiques liées à la « biodiversité terrestre » souffre encore d'effets de frontières. Ces instances auront également en commun l'attention particulière à porter à la biodiversité marine.

Les **Parcs Naturels Interrégionaux** constituent en outre **des terrains d'expérimentation intéressants** pour renforcer les coopérations : les CESER de l'Atlantique incitent les Régions à développer des stratégies communes pour accompagner ces territoires de manière concertée.

> *Une priorité commune : maîtriser la consommation d'espace et limiter l'artificialisation des sols*

Si la prise de conscience vis-à-vis de cet enjeu est réelle, elle doit encore se traduire dans les politiques publiques. En complément des propositions nombreuses et approfondies que les CESER ont formulées sur ce sujet, tant à l'échelle interrégionale[216], qu'à l'échelle régionale (en Pays de la Loire[217], Normandie[218] et Nouvelle-Aquitaine[219]), auxquelles le lecteur pourra utilement se référer, les CESER de l'Atlantique soulignent la nécessité de **mener une réflexion interrégionale sur l'implantation de toute nouvelle zone d'activités économiques** (industrielle, artisanale, commerciale) potentiellement consommatrice d'espace.

L'**identification et la réhabilitation des friches, et la recherche d'une multifonctionnalité des espaces**[220] constituent également des pistes intéressantes sur laquelle des travaux interrégionaux et un partage des bonnes pratiques pourraient être encouragés à l'échelle de la façade.
Concernant plus particulièrement la réhabilitation des friches industrielles, il est nécessaire de tenir compte du coût et de la durée des opérations de dépollution des sols.

Les enjeux fonciers sont particulièrement prégnants sur le littoral. Il importe notamment d'**anticiper dès maintenant les recompositions spatiales** qui s'imposeront à l'avenir pour réduire la vulnérabilité des **territoires face aux risques littoraux**, dans un contexte où le changement climatique est susceptible d'aggraver cette vulnérabilité.

Par ailleurs, l'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires **(SRADDET)** aurait pu constituer une **opportunité pour adopter des objectifs chiffrés et des règles prescriptives** pour limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Les CESER de l'Atlantique regrettent que cette opportunité n'ait été que peu saisie et invitent les Régions à **adopter des positions plus ambitieuses lors de la révision** de ces schémas.

> *Coopérer pour accompagner la transition écologique et énergétique des territoires dans ses dimensions économique et sociale*

Les CESER de l'Atlantique jugent nécessaire de **mutualiser des moyens de recherche et développement** publics et privés, de **connecter les réseaux d'innovation** sur la façade atlantique pour approfondir les atouts dont dispose

216 - Populations et activités sur le littoral atlantique – Enjeux fonciers – Quelle gouvernance, avec quels outils ?, CESER de l'Atlantique, 2013 (cf. résumé des propositions en annexe 3).
217 - Aménagement du territoire et politiques foncières en Pays de la Loire, CESER Pays de la Loire, 2013.
218 - SRADDET : pour une stratégie ambitieuse de la réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels, CESER de Normandie, 2018.
219 - Maîtrise du foncier : des bonnes intentions aux bonnes pratiques en Nouvelle-Aquitaine, CESER de Nouvelle-Aquitaine, 2019.
220 - comme par exemple des aires de stationnement couvertes permettant la production d'énergie photovoltaïque, ou bien mutualisées pour répondre à des besoins qui s'expriment à des périodes différentes dans la journée ou la semaine, etc.

chaque région et chaque territoire pour **favoriser l'adaptation de son économie à la raréfaction des ressources naturelles et à la préservation de la biodiversité**.

La transition écologique comporte également une forte **composante sociale**. Des échanges d'expériences pourraient être développés sur cette dimension, pour **partager des initiatives locales** qui ont contribué à « faire territoire » autour de la transition écologique.

Sur le plan de la transition énergétique, les CESER de l'Atlantique estiment qu'une priorité doit être donnée aux **économies d'énergie sur les territoires** : le partage d'expériences et la mise en réseau de ces territoires, qu'ils soient labellisés « à énergie positive » ou engagés dans des démarches similaires, doivent être encouragés. L'**accompagnement** que peuvent fournir les Régions aux territoires est important en la matière. Des échanges interrégionaux sur les **outils financiers mis en place pour soutenir la rénovation thermique et énergétique des logements et des bâtiments tertiaires** seraient des plus pertinents étant donné la prégnance de cet enjeu sur la façade, tant sur le plan qualitatif que quantitatif.
Quelles que soient les fluctuations en cours ou à venir du prix des énergies fossiles (notamment du pétrole), la maîtrise des consommations d'énergie et le développement des énergies renouvelables doivent rester une priorité.

> Coopérer pour accompagner la structuration et la maturation des filières et la concrétisation des projets dans le domaine des énergies renouvelables

Cette recommandation s'applique à l'ensemble des filières d'énergies renouvelables qui sont partagées par les régions de la façade atlantique (cf. partie I.6.2). Mais au vu des coopérations actuelles et de leur potentiel de développement, les CESER de l'Atlantique ont souhaité focaliser leurs propositions sur deux d'entre elles en particulier.

Les **Energies Marines Renouvelables** constituent l'un des domaines prioritaires dans lequel il faut continuer à **renforcer les coopérations**. Les concurrences qui ont pu prévaloir par le passé pour se voir attribuer les zones de développement, attirer les projets et les entreprises, semblent aujourd'hui pouvoir être dépassées.
Les Régions ont un rôle important à jouer en la matière, en contribuant activement à une **planification stratégique et spatiale à l'échelle de la façade atlantique**. Les **Conseils Maritimes de Façade**, notamment ceux qui ont un périmètre d'action interrégional[221], sont des **instances de concertation importantes** à cet égard, aux côtés des conférence et assemblée régionales pour la mer et le littoral qui ont été mises en place en Bretagne et Pays de la Loire. Dans une précédente contribution[222], les CESER de l'Atlantique ont ainsi estimé indispensable de **poursuivre**, au-delà des seules stratégies de façade qui ont été adoptées en 2019, **le travail d'identification des zones propices** au développement des EMR, en tenant compte des contraintes technico-économiques et des enjeux sociaux et environnementaux.
En préalable à l'ouverture d'un **cinquième appel d'offres sur l'éolien flottant**, un débat public doit notamment se tenir en 2020 sur l'opportunité et la localisation de la ou des zones potentielles d'implantation de deux projets de parcs[223] au sein d'une macro-zone prédéfinie de 1 330 km² **au sud de la Bretagne**. Les CESER de l'Atlantique soulignent la nécessité d'**associer les deux Régions concernées** par cet espace maritime commun, Bretagne et Pays de la Loire, à l'élaboration de ces projets.
D'une manière générale, il est crucial de **favoriser une concertation la plus efficiente et le plus en amont possible** des projets avec l'ensemble des acteurs régionaux et locaux : un **partage des bonnes pratiques à l'échelle interrégionale** serait particulièrement bénéfique. La Région Bretagne dispose par exemple d'un recul de quatre années de fonctionnement du groupe de travail EMR de la Conférence Régionale de la Mer et du Littoral, ayant abouti à un diagnostic partagé des opportunités et impacts socio-économiques et environnementaux, des conditions d'acceptabilité et à la délimitation de macro-zones propices au développement de l'éolien flottant et de l'hydrolien.
Par ailleurs, une partie des énergies marines renouvelables ne sont qu'au stade de l'expérimentation, et toutes ont encore **d'importants besoins en termes d'innovation**. Comme les CESER de l'Atlantique l'ont déjà affirmé dans une précédente contribution224, les régions de la façade disposent d'atouts complémentaires leur permettant de couvrir à terme l'ensemble de la chaine de valeur et des technologies. Ils renouvellent donc leur préconisation d'une **feuille de route interrégionale en faveur de l'innovation dans les EMR, basée sur des moyens mutualisés dédiés** (appels à projets communs, fonds d'investissement partagés, sites et infrastructures d'expérimentation, etc.). Les coopérations interrégionales devraient notamment permettre d'**accompagner les technologies EMR non matures** (petit hydrolien, houlomoteur) vers les phases de prototypage et de démonstration.
Enfin, certains ports de la façade atlantique ont réalisé ou prévoient des investissements conséquents pour disposer d'infrastructures adaptées à l'accueil des sites de production, l'acheminement des pièces nécessaires à l'installation, ou la maintenance des parcs éoliens offshore. Une **concertation interrégionale est nécessaire pour favoriser la complémentarité de ces investissements et infrastructures portuaires.**

L'accompagnement du développement de la filière et des usages de l'hydrogène est le second thème sur lequel les coopérations pourraient être développées au bénéfice des quatre régions de la façade. Les CESER de l'Atlantique les invitent à aller au-delà des premiers échanges informels qu'elles ont pu avoir, pour construire des stratégies concertées, basées sur leurs complémentarités en termes de tissu d'acteurs, d'usages privilégiés, etc. L'enjeu est

221 - Le périmètre de l'association des CESER de l'Atlantique est divisé en trois « façades maritimes », telles que délimitées par l'Etat :
- *la façade Manche-Est-Mer du Nord (qui correspond, à terre, aux deux régions Hauts de France et Normandie) ;*
- *la façade Nord-Atlantique-Manche Ouest (qui correspond, à terre, aux deux régions Bretagne et Pays de la Loire) ;*
- *et la façade Sud-Atlantique (qui correspond, à terre, à la région Nouvelle- Aquitaine).*

222 - Contribution de l'association des CESER de l'Atlantique dans le cadre de la consultation sur les projets de stratégies de façade « Manche Est-Mer du Nord », « Nord Atlantique-Manche Ouest » et « Sud-Atlantique », CESER de l'Atlantique, 2019.
223 - respectivement de 250 MW à l'horizon 2021, et jusqu'à 500 MW à l'horizon 2024.
224 - Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.

d'**encourager la production d'hydrogène à partir d'énergies renouvelables**, de **partir des usages potentiels**, et de **soutenir la recherche pour lever les freins** au développement de cette filière (problématiques liées aux coûts de production, aux réseaux de distribution, à la sécurité, à l'acceptabilité, etc.). Des **mutualisations de certains achats** (véhicules, infrastructures) peuvent également être imaginées. Les CESER de l'Atlantique se félicitent des **pistes de partenariat interrégional identifiées conjointement par les Régions Bretagne et Pays de la Loire** et encouragent ces Régions à les approfondir, à les mettre en œuvre, et à les élargir aux Régions voisines si cela s'avère opportun.

D'une manière générale, il s'agit de **favoriser le développement d'un mix énergétique**. Compte tenu des ressources dont disposent les régions atlantiques, les **filières biomasse et biogaz** peuvent y contribuer de façon importante : elles doivent faire l'objet d'une attention particulière, dans une démarche d'exploitation durable et locale.
Il importe également d'**optimiser l'utilisation des énergies renouvelables**, le plus souvent intermittentes, dans leur contribution au réseau. C'est pourquoi les CESER de l'Atlantique saluent particulièrement le rôle d'impulsion qu'ont joué les Régions Bretagne et Pays de la Loire dans le **projet SMILE** évoqué précédemment (cf. partie II.4.2). Ils invitent l'ensemble des acteurs à **poursuivre et renforcer cette dynamique** au-delà de l'échéance du projet en 2020, dans un cadre renouvelé. En effet, les Régions pourraient potentiellement être amenées à se retirer du pilotage du projet, au profit des acteurs eux-mêmes, mais devront **continuer à soutenir financièrement et techniquement les projets labellisés et le fonctionnement du dispositif**. Cette dynamique pourrait également être **élargie à d'autres régions** de la façade atlantique.
Enfin, le développement des énergies renouvelables est aussi un **enjeu de formation**, sur lequel les Régions atlantiques doivent coopérer.

II.5/ D'une manière générale, au-delà de l'approche thématique

Ce dernier volet de la contribution vise, dans un premier temps, à mettre en lumière les coopérations interrégionales actuelles qui portent sur plusieurs thématiques, et dans un second temps, à formuler pour l'avenir des préconisations de nature transversale, complémentaires à l'approche thématique adoptée jusqu'ici.

II.5.1. Quelles coopérations aujourd'hui ?

Les coopérations qui portent sur plusieurs thématiques revêtent pour la plupart des formes institutionnelles inscrites dans la durée. Elles réunissent ainsi plusieurs Régions de la façade atlantique dans une optique européenne, mais également certains types de territoires infrarégionaux (villes, métropoles, territoires intermétropolitains, îles) dans une optique européenne ou interrégionale. Ces coopérations peuvent enfin prendre la forme de temps d'échange bilatéraux organisés ponctuellement entre exécutifs régionaux.

> Des coopérations institutionnelles anciennes entre régions et territoires de l'arc atlantique européen

La **Commission Arc Atlantique** (CAA)[225] est l'une des commissions géographiques de la **Conférence des Régions Périphériques Maritimes** (CRPM), qui fédère 160 régions issues de 28 Etats membres et pays tiers frontaliers de l'Union Européenne, représentant 200 millions d'habitants. Il s'agit d'une association de droit français, créée en **1973**, avec trois objectifs :

- limiter les disparités entre centre et périphéries au sein de l'Europe,
- favoriser l'implication des régions dans le projet européen,
- favoriser la prise en compte des enjeux maritimes dans les législations européennes.

La Commission Arc Atlantique réunit des **régions d'Irlande, du Royaume-Uni, de France, d'Espagne et du Portugal.** Toutes les régions de la façade atlantique française participent aux travaux de la CAA, hormis la Normandie, qui prend uniquement part aux activités de la CRPM.
La CAA s'est fixé deux principales missions :

- porter la voix des régions atlantiques, en réagissant aux propositions législatives, et en proposant de nouvelles actions européennes ;
- constituer un forum transnational pour les régions, pour favoriser l'échange d'expériences et le développement de projets de coopération européenne.

Ses actions s'exercent dans trois principaux domaines : **la politique de cohésion, la politique maritime et la politique des transports.**
En termes de gouvernance, la CAA est actuellement présidée par la Région Pays de la Loire. **Six groupes de travail** sont chargés de suivre et faire des propositions dans les thématiques suivantes :

- **Stratégie Atlantique** : il travaille sur la révision de la stratégie et sur son plan d'action ;
- **Brexit** : mis en place en 2017, il est à l'origine de la sollicitation d'une contribution des CESER de l'Atlantique sur ce sujet[226], présentée devant ses membres en février 2018 ;
- **Energies Marines Renouvelables** : il favorise l'échange de pratiques et travaille sur le « clean energy package », ensemble de réglementations européennes sur l'énergie ;
- **Pêche et Aquaculture** : il s'est récemment mobilisé sur les impacts de la future obligation de débarquement et sur les effets du Brexit ;

225 - Source principale de cette partie : Audition de Mme Élise WATTRELOT, Analyste politique auprès de la Commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, le 26 août 2019.
226 - Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, CESER de l'Atlantique, 2017.

- **Innovation** : il a notamment abouti à la mise en place d'un master européen en biotechnologies bleues, dispensé à La Rochelle ;
- **Transport** : il travaille sur la révision du Mécanisme Européen d'Interconnexion et sur le Réseau Transeuropéen de Transports.

Un nouveau groupe « Coopération atlantique » a été créé en novembre 2019. Il regroupe trois thématiques :
- la task force Stratégie Atlantique qui pré-existait,
- une nouvelle task force sur « l'**exploration d'une macro-région atlantique** » qui s'est réuni pour la première fois en février 2020, afin d'analyser les risques et les opportunités quant à l'adoption d'une stratégie macro-régionale en Atlantique
- une nouvelle task force « **Coopération avec les pays tiers** » qui s'est également réuni pour la première fois en février 2020 et qui explore les modalités de coopération avec les régions de pays tiers, à l'échelle transatlantique.

La CAA participe régulièrement à la **conduite de projets européens**. Trois sont en cours actuellement :
- la poursuite du **master européen sur les biotechnologies bleues** (Blue Biotechnology Master for a Blue Carrer, BBMC), construit en lien avec les universités et PME atlantiques pour répondre aux besoins des territoires ;
- Clean Atlantic, sur la **lutte contre les déchets plastiques dans les océans**, via une meilleure identification et un meilleur suivi, en lien avec les universités et clusters maritimes atlantiques. Le rôle de la CAA est de favoriser la communication entre les régions et vers les institutions européennes ;
- SAFER (Smart Atlantic Seafood Cluster), sur **l'innovation dans le secteur des produits de la mer**. Le rôle de la CAA est de capitaliser les résultats de ce projet en vue d'un transfert vers les territoires.

La **Conférence des Villes de l'Arc Atlantique** (CVAA)[227] est née en 2000 à l'initiative de la ville de Rennes, dans le but de créer un réseau de coopération avec et pour les villes de l'Arc Atlantique et de faire reconnaître leurs spécificités à l'échelle européenne. Elle compte aujourd'hui une vingtaine de membres, au Portugal, en Espagne, en France[228] et en Irlande, représentant 9 millions d'habitants. Trois commissions thématiques sont actuellement en activité : « Océan et Croissance Bleue », « Participation » et « Développement Urbain Durable ». Les principaux domaines dans lesquels la CVAA porte des expressions communes de ses membres sont proches de ceux de la CAA : la politique de cohésion, la politique maritime, la politique des transports, mais aussi la politique de recherche et d'innovation.

> *Une expérience de coopération institutionnelle à vocation européenne entre 3 Régions de la façade atlantique, qui n'a pas perduré : l'Espace Interrégional Européen (EIE)*

Même si cette expérience n'a pas perduré jusqu'à aujourd'hui, l'existence de **l'Espace Interrégional Européen (EIE)** mérite d'être soulignée au titre des coopérations institutionnelles passées. Inauguré le 12 octobre 2005, il avait plusieurs missions :
- représenter et promouvoir les intérêts de ses membres, les Régions Bretagne, Pays de la Loire et (ex-) Poitou-Charentes, auprès des instances communautaires à Bruxelles ;
- suivre les thèmes prioritaires identifiés par les trois Régions ;
- faciliter l'accès à l'information européenne et sa diffusion auprès des collectivités locales et des acteurs socio-économiques de ces Régions ;
- soutenir les acteurs du territoire dans le décryptage des dispositifs et le montage de projets européens.

L'EIE a été dissout en 2017, au profit de représentations régionales distinctes à Bruxelles.

> *Des coopérations institutionnelles entre certains types de territoires de la façade atlantique*

Les Régions ne sont pas les seules collectivités de la façade atlantique à entretenir des coopérations institutionnelles : c'est par exemple le cas des métropoles d'une part, et des territoires « inter-métropolitains » d'autre part, à l'échelle du territoire bi-régional Bretagne-Pays de la Loire, ou des îles à l'échelle d'une partie de la façade.

Le **Pôle Métropolitain Loire Bretagne** (PMLB)[229] est un syndicat mixte regroupant 5 établissements de coopération intercommunale (EPCI) : trois métropoles (Brest, Rennes et Nantes), une communauté urbaine (Angers Loire Métropole) et une communauté d'agglomération (celle de la région nazairienne et de l'estuaire), représentant 1 660 000 habitants. Il a pour objectif d'accroître les coopérations entre ses membres pour renforcer l'attractivité de l'espace Loire-Bretagne à l'échelle nationale et internationale, au service de l'ensemble des territoires et de leurs habitants. Il assure un rôle de veille, d'études, d'animation, de recommandations et d'impulsion de coopérations multilatérales impliquant tout ou partie de ses membres.
Le PMLB trouve **ses racines dans les années 1990** : une coopération est amorcée par le Réseau des Grandes Villes de l'Ouest qui rassemble Angers, Brest, Nantes, Le Mans et Rennes. Dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en 2003-2004, se constitue l'Espace métropolitain Loire Bretagne (EMLB) qui rassemble les cinq agglomérations d'Angers, Brest, Nantes, Rennes et Saint-Nazaire. A partir de 2005, le projet métropolitain de l'EMLB s'articule autour de cinq champs de coopération, qui demeurent encore aujourd'hui :

227 - Source de ce paragraphe : Site officiel de l'association https://atlanticcities.eu/fr/
228 - La Rochelle Agglomération, Brest Métropole, Grand Poitiers, Agglomération du Cotentin, Lorient Agglomération, Rennes et Rennes Métropole, Saint Nazaire Agglomération.
229 - Source principale de cette partie : Audition de Mme Jennifer CHERUEL, Déléguée générale du Pôle Métropolitain Loire-Bretagne, le 12 juillet 2019.

- développement économique et innovation,
- enseignement supérieur et recherche,
- accessibilité du territoire,
- maritime,
- culture, tourisme, évènementiel.

En **2012**, la coopération adopte la forme d'un **pôle métropolitain**, né de la loi sur la réforme des collectivités territoriales de 2010, puis modifié par la loi MAPTAM de 2014.
A titre d'exemple, pour l'année 2019, les travaux du PMLB se sont articulés autour :

- de **projets stratégiques prioritaires**, correspondant à du lobbying auprès des Régions, de l'Etat et de l'Union européenne :
  - **Accessibilité** : mobilisation dans le cadre de la révision du RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transports terrestres), et les suites du projet LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire) ;
  - **Enseignement supérieur, recherche et innovation** : échanges autour de la restructuration de l'Université Bretagne-Loire ;
- de **projets concrets** renouvelés ou initiés en 2019 :
  - faire reconnaître le **fait métropolitain** : organisation du colloque « Alliance des territoires » ;
  - **développement économique** : participation commune au Salon de l'Immobilier d'Entreprise, au Marché International des Professionnels de l'Immobilier et au Marché International de l'Implantation Commerciale et de la Distribution, organisation d'un évènement commun de recrutement sur le numérique ;
  - **culture, tourisme, événementiel** : publication d'un guide sur les lieux de création artistique, échanges sur l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 ;
- d'**échanges d'expériences et bonnes pratiques** entre techniciens des cinq EPCI (sur la gestion de la donnée, l'inclusion sociale, ou le tourisme d'affaires).

Sur ce même territoire bi-régional, mais beaucoup plus récemment, une nouvelle coopération a émergé : l'**Alliance intermétropolitaine Loire-Bretagne**[230]. Ce projet, lancé en 2018, a pour ambition de porter la voix des territoires situés dans l'intervalle des métropoles et agglomérations suivantes : Rennes, Angers, Nantes, Saint-Nazaire, Vannes. Il rassemble 13 intercommunalités, représentant 482 000 habitants. Une première période d'expérimentation de 3 ans est prévue, avec la réalisation d'une étude visant à formaliser un projet de territoire pour l'aménagement et le développement inter-métropolitain, et à proposer un plan d'actions décennal. L'association prévoit de travailler sur les thématiques suivantes :

- mobilités et évolution des infrastructures ;
- couverture numérique ;
- développement d'activités économiques porteuses d'avenir ;
- développement et adaptation des compétences professionnelles ;
- transition écologique et environnementale et limitations des effets du changement climatique ;
- consolidation des capacités à accueillir dans de bonnes conditions de nouvelles populations en agissant sur l'habitat, l'accessibilité aux services publics ;
- valorisation et communication concernant des sites et des évènements qui contribuent à renforcer l'attractivité des territoires intermétropolitains.

Les îles de la façade atlantique ont également développé une structure de coopération, l'**Association les Iles du Ponant** (AIP)[231]. Elle réunit depuis 1971 élus et responsables socio-professionnels de 15 îles[232], comptant près de 16 000 habitants permanents. Les objectifs de l'association sont de :

- faire connaître la spécificité et l'identité des îles et, d'une manière plus globale, défendre la cause des îles au niveau national et européen ;
- apporter un appui aux collectivités des îles dans l'exercice de leurs missions et renforcer structurellement leur capacité d'action ;
- offrir un lieu de débat et d'échanges sur les grandes problématiques de développement, d'aménagement et de protection des îles.

Il s'agit notamment de favoriser l'élaboration d'une véritable politique insulaire dotée de moyens importants, de réduire les contraintes liées à l'insularité en matière d'accessibilité, de scolarisation, de numérique, et de préserver l'environnement insulaire. L'AIP intervient ainsi dans de nombreux domaines (finances, services publics, aménagement du territoire, agriculture, tourisme, environnement, urbanisme, culture, etc.), et est reconnue comme l'interlocutrice privilégiée des pouvoirs publics pour les questions insulaires. Elle est également à l'origine de la marque « Savoir-faire des îles du Ponant », qui garantit le caractère véritablement insulaire d'un produit ou d'un service et est destinée à la promotion des entrepreneurs des îles qui créent des emplois à l'année sur leurs territoires. Enfin, un festival des îles Ponant est organisé chaque année dans une île différente, mêlant convivialité et partage d'expériences sous forme de conférences et de tables-rondes sur des problématiques spécifiques liées à l'insularité. **Les Régions Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine sont partenaires** de l'AIP.

230 - Sources : L'Alliance intermétropolitaine, à quoi ça sert ? Ouest-France, 27 novembre 2019 et Alliance Inter-Métropolitaine Loire Bretagne : Convention d'étude expérimentale 2019-2022.
231 - Source de ce paragraphe : Site officiel de l'association www.iles-du-ponant.com
232 - Archipel de Chausey, Île de Bréhat, Île de Batz, Île d'Ouessant, Île de Molène, Île de Sein, Archipel des Glénan, Île de Groix, Belle-Ile-en-Mer, Île de Houat, Île de Hoëdic, Île aux Moines, Île d'Arz, Île d'Yeu, Île d'Aix.

> Des temps d'échange bilatéraux organisés ponctuellement entre exécutifs régionaux

Si la plupart des coopérations interrégionales sont institutionnelles, elles peuvent aussi prendre des formes plus informelles, mais néanmoins marquantes sur le plan politique : des temps d'échange bilatéraux sont parfois organisés entre exécutifs régionaux, à l'initiative des Présidents de Régions.

En 2019, deux séminaires de travail[233] ont ainsi réuni les Présidents et des élus des Régions **Bretagne et Nouvelle-Aquitaine** autour de sept problématiques communes : l'océan et les économies maritimes, l'eau et l'évolution des modèles de production agricole, la transition écologique, les langues régionales, la formation et les nouvelles compétences régionales en matière d'information sur les métiers, l'aide aux entreprises, les relations territoriales et l'Europe et l'international. Ces ateliers avaient pour objectif de favoriser l'échange d'expériences, d'identifier des besoins de convergence et d'actions en commun. Un premier chantier de collaboration sur le thème de l'agriculture a ainsi été annoncé (cf. partie II.1.1).

D'autres rencontres de ce type ont eu lieu par le passé, associant tout ou partie des exécutifs : en 2013 et 2015 entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire, en 2015 en 2016 entre les Régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire, en 2015 entre les Pays de la Loire, l'ex-Basse-Normandie et l'ex-Haute Normandie, etc. (ces quelques exemples ont fait l'objet d'une médiatisation, notamment par le biais de communiqués de presse, mais d'autres ont pu avoir lieu sans faire l'objet d'une communication spécifique).

Les CESER de l'Atlantique saluent l'existence de ces temps d'échange entre exécutifs et regrettent que les présidents des CESER des régions concernées n'y aient pas été associés à titre d'observateurs.

II.5.2. Quelles coopérations demain ?

Les coopérations pluri-thématiques décrites précédemment doivent toutes être saluées et poursuivies. Les CESER de l'Atlantique souhaitent également formuler d'autres préconisations de nature transversale, complémentaires à l'approche thématique adoptée dans toute cette contribution.

> Assurer un meilleur suivi des coopérations interrégionales

Dans la conduite de leurs travaux, les CESER de l'Atlantique ont été confrontés à la difficulté de parvenir à un inventaire exhaustif et actualisé des coopérations interrégionales développées par chacune des Régions de la façade atlantique. Si chaque service ou direction dispose d'une bonne connaissance des projets et structures dans lesquels la collectivité est impliquée, l'information ne semble pas centralisée de manière permanente et transversale. Il semble pourtant nécessaire de **disposer d'une vue d'ensemble de ces coopérations**. A cet égard, les CESER de l'Atlantique proposent que les Conseils régionaux alimentent **un document de référence, qui serait régulièrement porté à la connaissance des élus**, par exemple une fois par an. Cette perspective pourrait s'accompagner de **la désignation d'un élu et/ou d'une commission référent(e)** sur ces questions dans les Régions de la façade où ce n'est pas le cas actuellement[234].
L'amélioration du suivi des coopérations interrégionales passe également par le développement de **l'évaluation de ces démarches, et la réalisation de retours d'expérience** sur les conditions de réussite et les difficultés rencontrées, de manière à en tirer les enseignements pour les démarches ultérieures.

> Développer les coopérations pour mieux répondre aux problématiques des bassins de vie des limites périphériques des régions, souvent partagés

L'un des enjeux de la coopération interrégionale est de rapprocher au maximum le territoire vécu et le territoire de l'action publique dans les zones limitrophes[235] et de répondre aux besoins de ces territoires de la manière la plus pertinente. Raisonner l'accès aux services, aux soins, à la formation, les mobilités, etc. nécessite ainsi de **dépasser les frontières régionales pour s'adapter aux bassins de vie réels**. En matière de santé, on peut citer à titre d'exemple la création du centre hospitalier intercommunal Alençon-Mamers (respectivement en Normandie et Pays de la Loire), qui a été rendue possible grâce à la volonté des élus et la coordination des Agences Régionales de Santé. En matière de formation, l'établissement (collège, lycée) le plus proche se situe parfois dans la région voisine : l'organisation des transports scolaires doivent pouvoir s'y adapter. De même, la gare TGV la plus proche peut se trouver dans la région voisine : c'est ainsi que la Région Normandie porte une attention particulière aux correspondances qui permettent aux voyageurs bas-normands de se rendre au Mans (en Pays de la Loire) et ou à Saint-Pierre-des-Corps (en Centre-Val de Loire).

Les CESER de l'Atlantique encouragent donc les Régions à coopérer pour **harmoniser leurs politiques et leurs actions dans ces territoires** afin de répondre conjointement aux problématiques interrégionales.

---

233 - Sources : Vendredi 3 mai à Poitiers – Nouvelle-Aquitaine et Bretagne : deux Régions à l'écoute l'une de l'autre, et A l'issue d'un séminaire de travail interrégional, Bretagne et Nouvelle-Aquitaine s'engagent pour la transition agro-écologique, Communiqués de presse des Régions Nouvelle-Aquitaine et Bretagne, 25 avril et 3 décembre 2019.

234 - Il faut à ce jour noter l'existence : en Normandie, d'une vice-présidence chargée des « Coopérations interrégionales et du développement international », en Pays de la Loire, d'une commission « Finances, ressources humaines, affaires générales, coopération interrégionale, Europe, international », et en Nouvelle-Aquitaine, d'une commission « Aménagement du territoire, santé, coopération interrégionale, actions européennes et internationales, tourisme ».

235 - Les préconisations des CESER de l'Atlantique rejoignent à cet égard celles déjà formulées par le CESER de Bretagne (Les dynamiques de coopération interrégionale Bretagne – Pays de la Loire, 2016).

> Développer les échanges entre Régions dans l'élaboration des principaux schémas stratégiques qui sont de leurs responsabilités et dans les contractualisations avec l'Etat

Les CESER de l'Atlantique regrettent l'absence ou le manque de coordination entre Régions de la façade atlantique dans l'élaboration des principaux schémas stratégiques ces dernières années :

- Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) ;
- Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE) ;
- Schémas Régionaux de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) ;
- Schémas Régionaux de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI) ;
- Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ;
- etc.

Ils demandent donc aux Régions de **développer significativement les échanges dans le cadre des schémas stratégiques** qui sont encore en cours d'élaboration ou vont l'être dans les prochains mois, et à intégrer cette exigence dans le processus de révision de ces schémas.
A ce titre, les CESER de l'Atlantique estiment qu'il serait pertinent d'introduire dans la loi une **obligation de consulter pour avis les Régions limitrophes** dans l'élaboration de ces schémas.

Par ailleurs, à l'heure où les **contrats de plan État-Région** (CPER) 2021-2027 sont en cours de négociation et où se prépare la **future période de programmation des fonds européens**, les CESER de l'Atlantique recommandent aux Régions et à l'Etat de **porter une attention particulière aux enjeux interrégionaux** qui pourraient nécessiter une approche et des projets en commun.
Ils rappellent à cet égard que la circulaire du premier ministre adressée le 5 septembre 2019 aux Préfets de régions les invitait à étudier « *l'opportunité d'inscrire un volet littoral dans le CPER, et l'intérêt d'une approche interrégionale de ce sujet* ».
Les CESER de l'Atlantique seront également particulièrement **attentifs au devenir des Contrats de Plan Interrégionaux Etat-Région** (CPIER) de bassins Loire et Seine.
Enfin, l'Etat a annoncé que les CPER 2021-2027 ne comporteraient dans un premier temps pas de volet sur les mobilités, en raison notamment du délai supplémentaire de deux ans accordé pour pallier le retard d'exécution accumulé dans le cadre des CPER 2015-2020. Les CESER de l'Atlantique invitent donc les Régions et l'Etat à se **saisir de ce temps supplémentaire pour concevoir des programmations communes sur des projets interrégionaux liés aux mobilités** (tels que ceux évoqués dans la partie II.3.2).

> Poursuivre et renforcer les coopérations pour faire entendre la voix des régions atlantiques à l'échelle européenne

Dans une précédente contribution[236], les CESER de l'Atlantique ont invité les Régions de la façade atlantique à **prendre pleinement la mesure** des conséquences socio-économiques potentielles du Brexit sur leurs territoires, à **anticiper** et à **agir collectivement** pour que ces enjeux spécifiques puissent être pris en compte dans les négociations. Les Régions ont en effet un rôle à jouer dans la **fédération des acteurs** de leurs territoires pour suivre ces conséquences et mettre en œuvre des **stratégies partagées**. Les CESER de l'Atlantique alertaient également sur le risque, en termes géopolitiques, d'aggraver la « périphéricité » des régions atlantiques et d'affaiblir **l'Arc atlantique** et son poids dans la dynamique européenne, au regard d'autres façades (Méditerranée, Mer Baltique, etc.).

Sur ce sujet comme sur d'autres, il est indispensable de **poursuivre et de renforcer les coopérations pour faire entendre la voix des régions atlantiques à l'échelle européenne**, que ce soit via les associations qui les fédèrent dans ce but (CAA, CVAA, etc.), un travail resserré entre les bureaux de représentation régionale à Bruxelles, les élus présents au Parlement européen ou au Comité européen des Régions, les représentants au Comité Economique et Social Européen, etc.

Les CESER de l'Atlantique invitent enfin les Régions de la façade à **prendre toute leur part dans la mise en œuvre du « Green deal »**, notamment via les fonds européens dont elles assurent la gestion. Ce « pacte vert » européen présenté par la Commission européenne en décembre 2019, vise à « amorcer une transition écologique à la fois durable, juste et inclusive dans l'Union européenne » et doit ainsi guider les futures orientations et objectifs de toutes les politiques de l'UE.

Cette nouvelle stratégie pourrait s'inscrire au cœur du plan de relance européen après la crise sanitaire provoquée par le Covid-19. Au-delà de l'affichage d'une nouvelle ambition politique, elle devra se traduire par des objectifs et des actes forts.

236 - *Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française, Les CESER de l'Atlantique, 2017.*

Conclusion

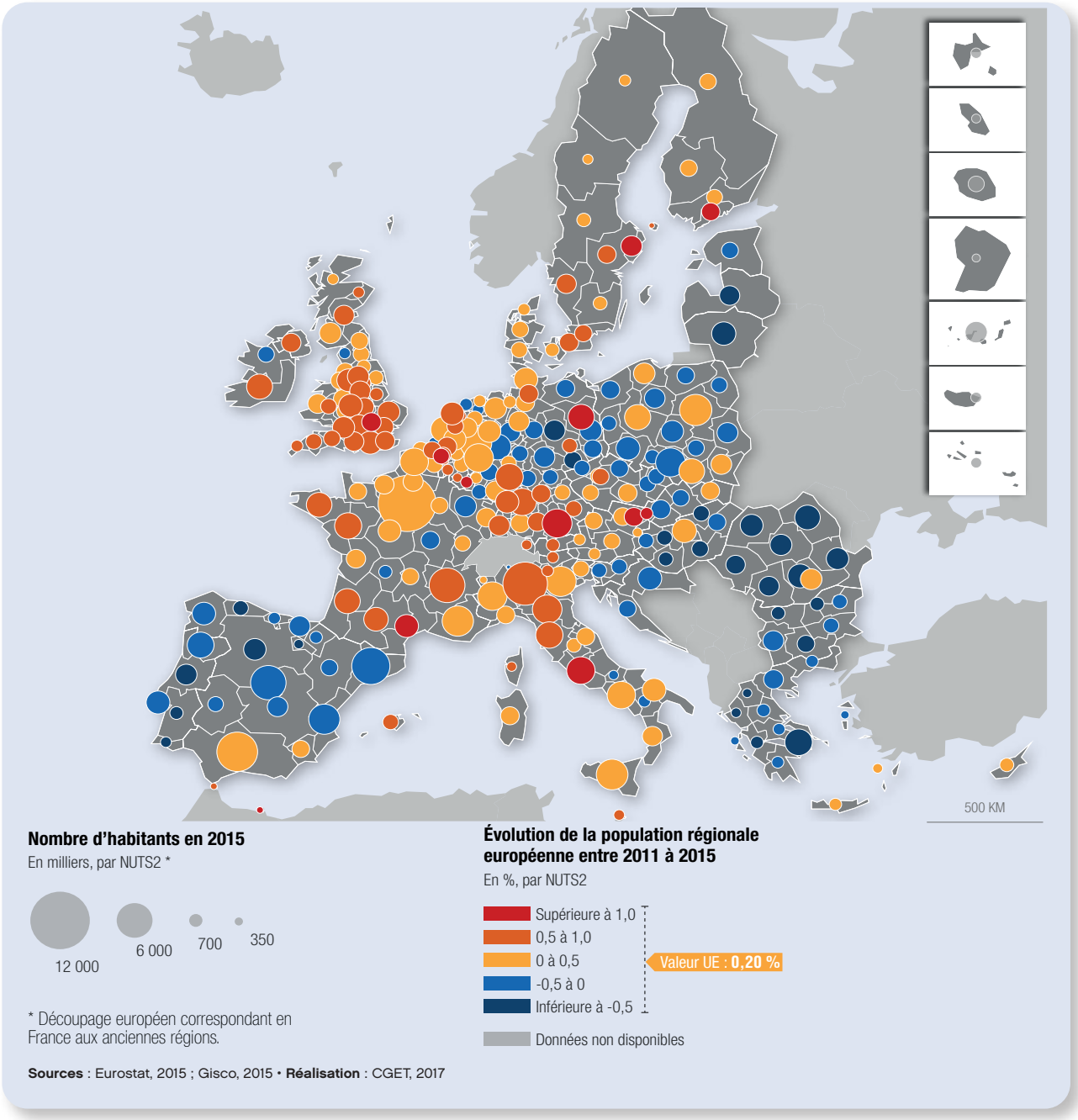
Dans la première partie de cette étude, les CESER de l'Atlantique ont cherché à décrire les **dynamiques de développement des régions et des territoires de la façade atlantique** et leur évolution dans le temps. Elles ne sont bien entendu pas homogènes en tout point : ceci fait précisément la diversité et la richesse de la façade atlantique. Mais les trajectoires qu'ils ont suivies **au cours des dernières décennies** comportent néanmoins **de multiples points communs** en matière démographique, économique, ou s'agissant des conditions et de la qualité de vie, de la formation, de la recherche et de l'innovation, des transports, de l'environnement et de l'énergie. En outre, **de nombreux enjeux et défis** auxquels ces régions et territoires seront confrontés **à court, moyen et long terme, sont partagés**, et pour certains spécifiques à la façade atlantique. Ils devront ainsi anticiper et accompagner de profondes évolutions concernant les modes de production, de consommation, les comportements sociaux, les mobilités, l'émergence de nouvelles énergies, compétences, technologies etc. dans un contexte de changement climatique et avec un objectif de développement durable.

Les coopérations interrégionales constituent l'un des leviers permettant de **réussir ces transitions économiques, sociales et environnementales en s'appuyant sur les atouts communs et les complémentarités** des régions et territoires de la façade atlantique. La deuxième partie de cette contribution a démontré que **de telles coopérations existent** dans plusieurs domaines, sous des formes plus ou moins institutionnalisées ou inscrites dans la durée. Elles se déploient sur des périmètres variables, intégrant tout ou partie de la façade atlantique, mais également d'autres régions et territoires, limitrophes (dans des logiques d'axes, de flux ou bien correspondant aux dynamiques environnementales) ou non (y compris à l'échelle européenne ou internationale). En matière de coopération interrégionale comme en matière d'action publique en général, le territoire pertinent pour aborder tous les sujets n'existe pas : il doit être adapté à la problématique traitée. Ces coopérations interrégionales **doivent encore être renforcées, et de nouvelles doivent être développées.**

La crise sanitaire, sociale et économique liée au COVID-19 vient aujourd'hui renforcer la nécessité de transformer nos modèles de développement et l'intérêt des coopérations entre les territoires pour y parvenir, et comme levier de résilience. C'est pourquoi les CESER de l'Atlantique invitent plus que jamais les Régions de la façade atlantique à donner un cadre stratégique et politique à ces coopérations, à **formaliser des stratégies transversales de coopération interrégionale**. Il s'agit d'identifier par des échanges constants les problématiques qui ne peuvent être résolues à l'échelle strictement régionale, les réponses communes qui peuvent y être apportées, les enjeux et projets pour lesquels des collaborations apporteraient une réelle valeur ajoutée, etc. Une telle analyse doit également permettre de déterminer le périmètre pertinent, les partenaires à associer, la forme à donner à la coopération. Il importe tout autant de définir les résultats attendus, de suivre et d'évaluer les résultats de ces démarches.
Réunis depuis les années 1990 afin de promouvoir l'interrégionalité dans les régions de la façade atlantique, les CESER de Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine sont prêts à contribuer, à la place qui est la leur, à la construction et au suivi de ces stratégies de coopération, sur la base des travaux qu'ils ont produits et continueront à produire ensemble afin d'affirmer des priorités pour le développement concerté de leurs régions.

Annexes

Annexe 1 : Des régions françaises et atlantiques qui contribuent à la croissance démographique européenne *(Source : Les dynamiques de population, Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 2017)*



Annexe 2 : Rappel des principaux éléments de diagnostic et propositions formulées par les CESER de l'Atlantique sur différents champs de l'économie maritime

> Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable (2009)[237]

Le diagnostic

- Une filière industrielle dynamique, touchée par la crise de 2008
- Des compétences et un savoir-faire reconnu mondialement, quelques leaders internationaux et un important tissu de PME/TPE
- Une offre portuaire dense et de qualité, porteuse d'importantes retombées socio-économiques
- Une grande diversité des pratiques nautiques
- Principaux enjeux : un développement industriel performant et durable, des enjeux propres aux ports de plaisance, évolutions des pratiques nautiques

50 préconisations pour favoriser une coopération des régions atlantiques autour de la notion de nautisme durable

- Coopérer pour favoriser le maintien et le développement de l'emploi dans le secteur nautique :
  - Développer l'innovation pour être compétitif face aux évolutions actuelles et futures du marché national et international
  - Renforcer et structurer le dispositif de Recherche & Développement à l'échelle atlantique
  - Accroître la visibilité des compétences atlantiques et renforcer la diffusion des nouvelles technologies dans les régions atlantiques
  - Anticiper les besoins humains et adapter l'offre de formation aux évolutions pour maintenir un savoir-faire atlantique
  - Accompagner et renforcer la compétitivité des TPE et PME du secteur nautique
  - Promouvoir une meilleure organisation de la filière nautique pour acquérir et mutualiser des compétences externes

- Coopérer pour une excellence environnementale du nautisme dans les régions atlantiques
  - Mutualiser et harmoniser les démarches environnementales liées à la gestion des déchets issus du nautisme
  - Favoriser le développement, l'échange et le transfert de bonnes pratiques
  - Valoriser une approche interrégionale pour mettre en œuvre une Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)
  - Intégrer la dimension environnementale dans les formations liées au secteur nautique

- Coopérer pour valoriser et promouvoir une façade atlantique commune
  - Mettre en place un outil de mutualisation, de diffusion et d'échange des données dans le secteur nautique en Atlantique
  - Promouvoir et animer une façade atlantique commune en s'appuyant sur la valorisation des activités nautiques et portuaires
  - Inscrire les ports de plaisance de la façade atlantique dans un développement global et dynamique
  - Adapter et faire évoluer les compétences humaines pour répondre à ces objectifs de valorisation des activités nautiques et portuaires de la façade atlantique
  - Développer une visibilité internationale commune aux 4 régions afin de favoriser l'émergence d'une ambition atlantique pour l'industrie nautique



237 - Cette étude portait sur le périmètre des 4 (ex-)régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine (le CESER de Normandie a rejoint le CESER de l'Atlantique en 2018).

> Pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique (2010)[238]

Un objectif
Proposer les conditions opérationnelles de mise en œuvre d'un outil de coopération interrégionale

Deux axes de coopérations
Lancer un programme interrégional pour le développement de l'innovation industrielle et l'éco-conception :

- 4 besoins :
  - Développement d'offres innovantes pour le maintien de la compétitivité
  - Renforcement et structuration du dispositif de R&D à l'échelle atlantique
  - Développement de l'éco-conception sur l'ensemble du cycle de vie des bateaux
  - Définir le concept de développement durable pour la filière nautique

- 2 objectifs :
  - Développer une coordination interrégionale des structures de R&D existantes pour favoriser l'innovation
  - Développer un programme de recherche interrégional sur l'éco-conception

- 4 actions :
  - Développement d'un logiciel d'éco-conception dédié au nautisme
  - Financer des travaux de recherche
  - Lancer des appels à projets pour le développement de produits nautiques éco-conçus
  - Accélérer le développement des bio-composites pour la construction nautique

Favoriser la coopération interrégionale pour un soutien à la structuration et au développement des PME / TPE du nautisme :

- 6 besoins :
  - Développement et meilleure connaissance des soutiens et services aux entreprises
  - Analyse régulière des pratiques et tendances du marché
  - Décloisonnement de la filière, partage des informations et mutualisation des services
  - Amélioration de la visibilité de l'excellence atlantique et renforcement de la diffusion des nouvelles technologies
  - Anticipation des besoins humains et adaptation de l'offre de formation
  - Accompagnement et renforcement de la compétitivité des TPE et PME

- 4 objectifs :
  - Favoriser la mise en réseau, la diffusion et l'amélioration des soutiens et services aux entreprises
  - Mettre en place des outils d'étude et d'analyse des pratiques et du marché
  - Adapter l'offre de formation aux enjeux et besoins de la filière
  - Renforcer la position française atlantique à l'international et saisir de nouvelles parts de marché

- 4 actions :
  - Création d'un Extranet « Nautisme en Atlantique »
  - Lancer une première étude de marché sur le nautisme à l'échelle de la façade atlantique
  - Construire une GPEC interrégionale
  - Mettre en place un stand commun sur les salons internationaux



238 · Cette étude portait sur le périmètre des 4 (ex-)régions Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine (le CESER de Normandie a rejoint le CESER de l'Atlantique en 2018).

> Quel avenir pour la filière ostréicole dans les régions de la façade atlantique française ? (2012)

Le diagnostic

- Une activité interrégionale par essence
- Un poids socio-économique important aux plans national et régional
- Un enjeu majeur pour la préservation du patrimoine maritime français (gastronomie, culture et savoir-faire), une activité constitutive des paysages littoraux
- Une filière confrontée à de nombreux défis :
  - structurels (dépendance vis-à-vis de son environnement)
  - et conjoncturels (phénomène de mortalité des jeunes huîtres creuses)
- Des coopérations interrégionales : AGLIA, mise en réseau des centres techniques

Les propositions

- Pérenniser le potentiel du secteur face à la crise
  - A court terme, préserver le potentiel productif dans le temps
  - A moyen terme, assurer l'approvisionnement en jeunes huîtres
  - A long terme, consolider le secteur

- Mieux coordonner la recherche et l'appui technique pour répondre aux besoins de la filière
  - Ajuster l'effort de recherche
  - Conforter l'appui technique

- Répondre aux enjeux environnementaux et sanitaires
  - Assurer l'approvisionnement qualitatif et quantitatif en eau douce des concessions et claires
  - Garantir l'accès à l'espace sur le littoral et rechercher la complémentarité avec d'autres activités et usages

- Améliorer la visibilité de la filière
  - Un préalable indispensable : mieux connaître la structure socio-économique et spatiale de la filière
  - Valoriser les services sociétaux et écosystémiques rendus par le secteur
  - Valoriser les métiers et les savoir-faire
  - Améliorer la connaissance des produits par les consommateurs et les valoriser auprès de nouveaux publics
  - Améliorer la représentation de la profession

- Coordonner les interventions entre les collectivités locales et en leur sein
  - Coordonner les interventions au sein d'une même collectivité
  - Renforcer la coopération entre collectivités de même niveau
  - Coordonner les interventions entre les différents niveaux de collectivités



> *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française (2017)*

Le diagnostic

- Aux sources de l'innovation maritime :
  - une grande diversité d'acteurs impliqués,
  - des motivations multiples,
  - des mécanismes bien identifiés
- Des réponses aux principaux défis sociétaux
- L'accompagnement de l'innovation :
  - des spécificités maritimes,
  - un écosystème très riche,
  - mais deux défis à relever : coopération et porter à connaissance, lisibilité, accessibilité pour les porteurs de projet

Les propositions

- Faire connaître l'économie maritime, son potentiel, sa dimension innovante et sa capacité à répondre aux principaux défis sociétaux
  - Un préalable : mieux connaître l'économie maritime et son potentiel d'innovation
  - Faire connaître l'économie maritime et son potentiel d'innovation
  - Montrer que l'innovation dans l'économie maritime contribue à répondre aux principaux défis sociétaux

- Positionner les régions de la façade atlantique comme des acteurs incontournables de la croissance bleue, dans une dynamique nationale et européenne
  - Placer la croissance bleue au cœur de la stratégie de développement des régions
  - Renforcer les coopérations à l'échelle interrégionale
  - Inscrire les régions dans une dynamique nationale et européenne

- Consolider un environnement favorable à l'innovation dans l'économie maritime sous toutes ces formes
  - Stimuler l'innovation en soutenant la recherche et en favorisant les croisements de toute nature
  - Apporter des réponses adaptées aux spécificités de l'innovation dans l'économie maritime
  - Renforcer la formation pour permettre l'émergence et la diffusion de l'innovation



Annexe 3 : Rappel des principaux éléments de diagnostic et propositions formulées par les CESER de l'Atlantique sur les enjeux fonciers et les risques littoraux

> Populations et activités sur le littoral atlantique : Enjeux fonciers – Quelle gouvernance, avec quels outils ? (2013)

Le diagnostic

Des tensions foncières qui découlent directement des caractéristiques socio-économiques du littoral
Des enjeux propres à chaque usage et fonction du foncier sur le littoral
Deux enjeux transversaux : la prévention des risques naturels et l'adaptation au changement climatique
Une façade atlantique relativement bien pourvue en termes d'outils et d'acteurs contribuant à la maîtrise des pressions qui s'exercent sur le foncier mais, sans doute par insuffisance de coordination et d'ambition, pas de réponse satisfaisante aux enjeux fonciers

Les propositions

- Prévoir, anticiper
  - Développer des stratégies foncières de long terme
  - Placer la notion de capacité d'accueil au cœur des stratégies foncières et des projets de territoire
  - Anticiper les évolutions démographiques, et notamment le vieillissement
  - Mieux prendre en compte les risques littoraux et mieux anticiper les conséquences du changement climatique
  - Anticiper les évolutions réglementaires à venir, notamment à l'échelle nationale et européenne

- Observer, connaître, analyser, comprendre
  - Améliorer, mettre en réseau et en cohérence les dispositifs existants en matière d'observation foncière
  - Approfondir la connaissance des risques littoraux et l'évaluation des conséquences du changement climatique

- Agir en mobilisant l'ensemble des acteurs et des outils
  - Encourager les collectivités locales à assumer leurs responsabilités en matière foncière
  - Concevoir des documents de planification plus ambitieux et prescriptifs en matière d'économies foncières, et plus cohérents entre eux
  - Préserver les espaces naturels et les espaces exploités par les activités primaires et maritimes, et inscrire cette protection dans la durée
  - Favoriser la reconstruction de la ville sur elle-même avant d'ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation
  - Poursuivre la montée en puissance des Etablissements Publics Fonciers comme outils de portage foncier et d'accompagnement des politiques foncières
  - Affirmer le rôle de stratège des Régions
  - Conforter le rôle de l'Etat et des établissements publics
  - Renforcer les synergies entre acteurs et entre outils

- Faire connaître, partager, mettre en débat
  - Elaborer des projets de territoire partagés
  - Continuer à partager le diagnostic de surconsommation foncière et à diffuser la culture de la sobriété foncière
  - Promouvoir des formes urbaines alternatives économes en foncier, travailler à l'acceptabilité de la densification
  - Renforcer la culture du risque au sein de la population littorale
  - Garantir l'accès au littoral pour tous
  - Replacer le foncier au cœur d'un débat de société



> *Submersion marine et érosion côtière : connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique (2015)*

Le diagnostic

- Aléas, enjeux, risques : la vulnérabilité de la façade atlantique
  - Une façade très attractive en termes de population et d'activités
  - Une exposition particulière aux aléas érosion et submersion
  - Une vulnérabilité susceptible de s'aggraver avec le changement climatique

- Acteurs, outils et compétences : un paysage complexe
  - Des blocs d'acteurs aux compétences croisées
  - Un grand nombre d'outils de prévention et de gestion des risques littoraux
  - Une coordination et une lisibilité insuffisantes
  - Une grande oubliée : la société civile dans son ensemble

Les propositions

- Accepter le caractère évolutif et dynamique du littoral

- Articuler impérativement la gestion des risques et l'urbanisme
  - Intégrer les risques littoraux, dont ceux liés au changement climatique, au sein de stratégies foncières de long terme
  - Prendre en compte les risques littoraux dans les futurs Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
  - Renforcer le lien entre politiques d'urbanisme et prévention des risques littoraux
  - Garantir l'articulation et la cohérence des dispositifs de prévention des risques

- Concevoir une structure d'observation et d'expertise fondée sur les typologies géomorphologiques du littoral

- Acquérir la culture du risque et conserver la mémoire des événements passés
  - Conserver et valoriser la mémoire des événements
  - Acquérir la culture du risque

- Réaffirmer le caractère régalien de la sécurité des personnes et des biens

- Définir, mettre en œuvre et optimiser, à l'échelle intercommunale, des stratégies globales de prévention et de gestion des risques littoraux
  - Elaborer des projets de territoire partagés en impliquant l'ensemble des acteurs
  - Mutualiser les outils et les moyens intercommunaux pour une meilleure prévention des risques littoraux

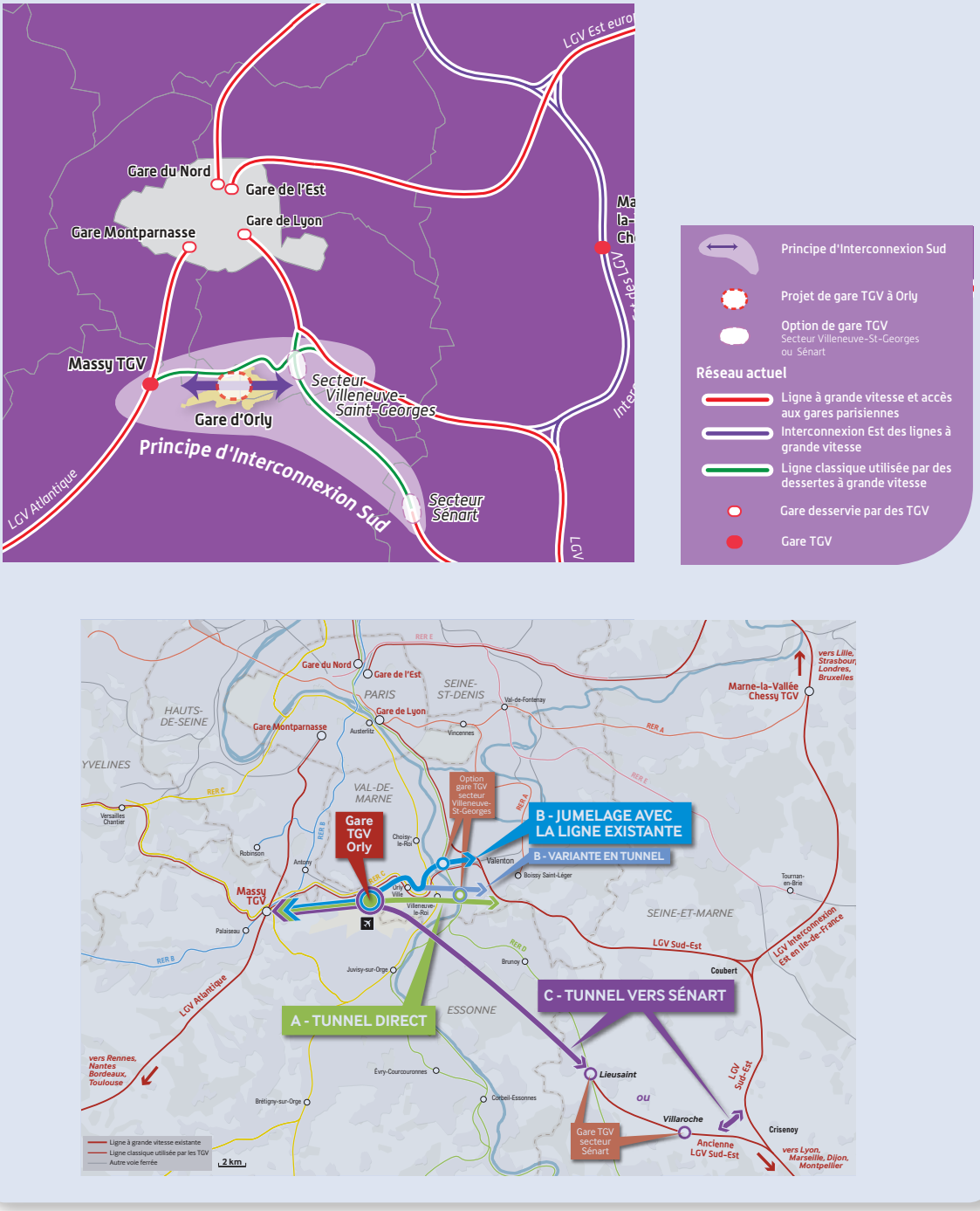
- Faire des citoyens et de la société civile des acteurs du processus de prise de décision

- Optimiser le financement



Annexe 4 : Les principaux projets ferroviaires qui concernent la façade atlantique

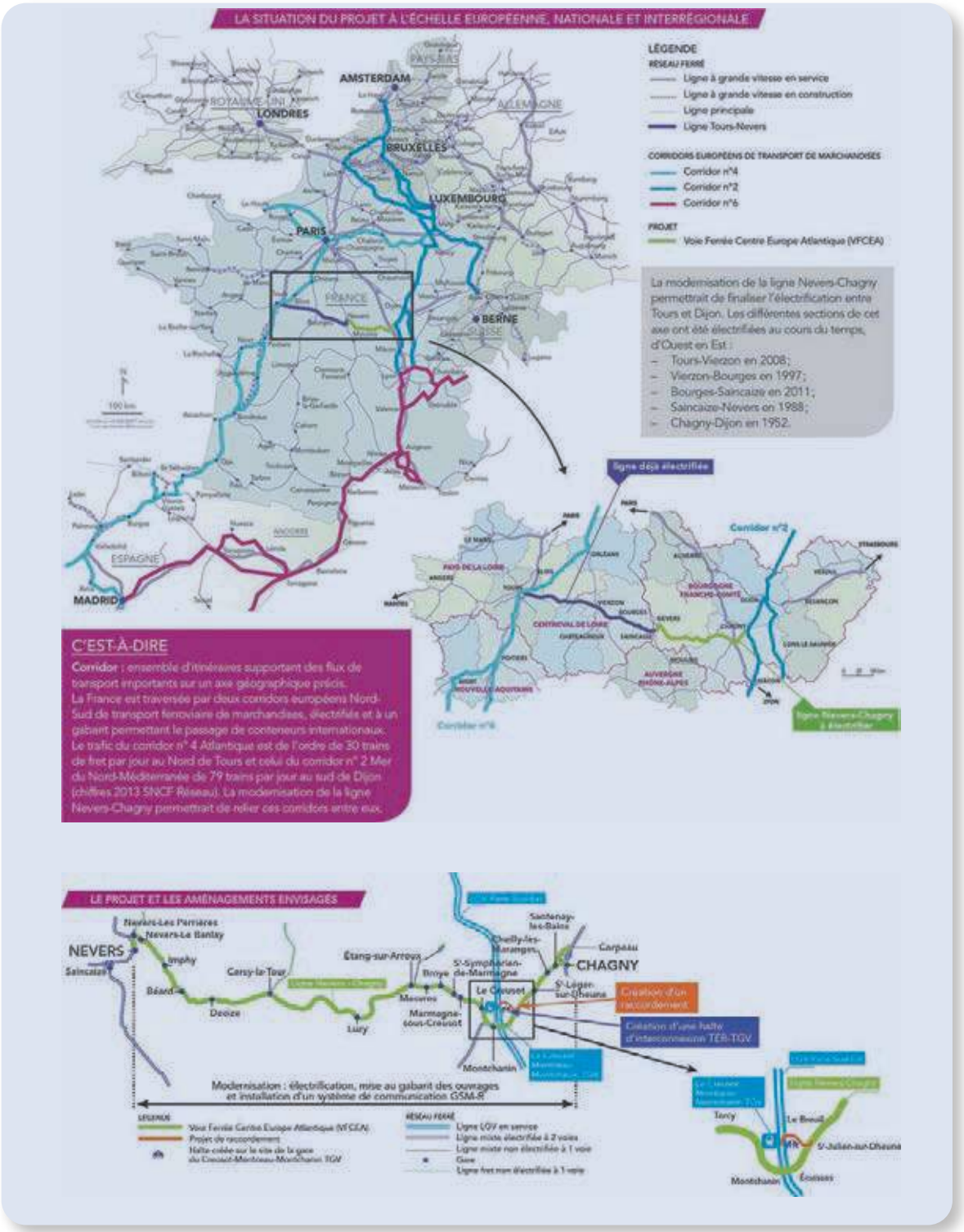
> Le projet d'Interconnexion Sud TGV
(Source : Synthèse du dossier du maître d'ouvrage SNCF Réseau)



> ***Le projet de transport combiné interrégional, porté par la compagnie de transport maritime Brittany Ferries*** - *Source : Brittany ferries*



> Le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)



Remerciements

Le groupe de travail des CESER de l'Atlantique tient à remercier les personnes auditionnées lors des réunions plénières, ainsi qu'au cours d'entretiens particuliers, pour la qualité de leur participation :

M. Lamri ADOUI	Président, Normandie Université
M. Didier BARRON	Directeur « Attractivité », Solutions&co
M. Jacques BELIN	Président, Pôle Transactions Electroniques Sécurisées
M. Christophe BERGOUIGNAN	Professeur, Centre de droit comparé du travail et de la sécurité sociale - UMR CNRS 5114 - Université de Bordeaux
M. Bertrand BORY	Ministère de la Transition Ecologique et solidaire, DGITM/DST/FCD/MAOT
Mme Coline BOUFFETEAU	Cheffe du pôle Prospective, CESER de Bretagne
M. Jean-François BUYCK	Directeur adjoint, Observatoire régional de la Santé des Pays de la Loire
Mme Johana CABARET	Chargée de mission, AcclimaTerra
Mme Jennifer CHERUEL	Déléguée générale, Pôle métropolitain Loire-Bretagne
Mme Nathalie CLOAREC	Cheffe du service « Etude et diffusion », INSEE Pays de la Loire
M. Bruno COIC	Directeur adjoint de la Direction « Transition énergétique et environnement », Conseil régional des Pays de la Loire
M. Pascal DAGRON	Chargé de mission, Association des Chambres d'Agriculture de l'Arc Atlantique
M. Benoît DE LAPASSE	Chef du bureau de l'observation des territoires, Commissariat général à l'Egalité des territoires
Mme Pascale DESPRES	Directrice générale, Association Observatoire régional de la santé - Centre Régional d'Etudes, d'Actions et d'Informations Normandie
Mme Sylvie DETOC	Directrice interrégionale, Agence Française de la Biodiversité - Direction régionale Bretagne – Pays de la Loire
M. Michael DODDS	Directeur, Comité régional du tourisme de Normandie
M. Franck DUBOURDIEU	Directeur Commercial, Marketing et Services, SNCF Mobilités Voyages - Direction TGV Atlantique
Mme Marie FABRE	Chef du Service « Transition énergétique et logement », Conseil régional des Pays de la Loire
M. Luc FEDERMAN	Directeur Général Adjoint au Pôle « Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie », Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
M. Patrick FERCHAUD	Chef de la Mission « autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire », Ministère de la Transition Ecologique et solidaire, DGITM/DST/FCD/MAOT
M. Fabrice GIRARD	Directeur des transports et des mobilités, Conseil régional de Bretagne
M. Julien GIRAUD	Directeur adjoint, Observatoire régional de la Santé de Nouvelle-Aquitaine
M. Bruno GODINEAU	Secrétaire général, Agence de Développement et d'Innovation de Nouvelle-Aquitaine

Mme Nicole GOOSSENS	Présidente de la Commission prospective, CESER de Normandie
M. Jean-Claude GUICHENEY	Chargé de mission auprès de la Commission « Vie sociale, Culture et Citoyenneté », CESER de Nouvelle-Aquitaine
Mme Sylvie GUIMERA	Chef de la division Intermodalité, DREAL Pays de la Loire - Service intermodalité, aménagement, logement
M. Julien JIMENEZ	Sous-directeur de la direction de l'Energie et du Climat, Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
M. Michel KNIPPER	Directeur des Lignes et des Territoires, SNCF MOBILITÉS - Direction Intercités
Mme Audrey LEGARDEUR	Directrice, Comité régional du tourisme de Bretagne
M. Jean-François LEGRIS	Directeur des transports et des mobilités, Conseil régional des Pays de la Loire
M. Jean-Christophe LEROY	Directeur Marketing et dessertes, SNCF Mobilités Voyages - Direction TGV Atlantique
Mme Marie MAMDY	Cheffe du Service « Climat Energie », Conseil régional de Bretagne
M. Gilbert MIOSSEC	Directeur, Forum des Marais Atlantiques
M. Gérard MOREAU	Chef de la Division Statistiques Régionales et Locales, INSEE
Mme Sandrine PAILLONCY	Chef de Pôle Grands Acteurs, Comité régional du Tourisme de Nouvelle-Aquitaine
M. Gilles POUPARD	Directeur de la veille et des études économiques, Agence d'Urbanisme et de Développement Economique du Pays de Lorient
M. Baptiste REGNERY	Référent scientifique de l'Observatoire Régional de la Biodiversité, Agence Régionale de la biodiversité Nouvelle-Aquitaine
M. Laurent ROQUE	Directeur « Mobilités et Infrastructures », Conseil régional de Normandie
Mme Magali SCELLES	Directrice, Pôle Transactions Electroniques Sécurisées
M. Dominique SENNEDOT	Directeur, Campus des Industries Navales
M. Pierre-Christophe SONCARRIEU	Adjoint au responsable de la « Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire », Ministère de la Transition Ecologique et solidaire, DGITM/DST/FCD/MAOT
M. Philippe TARRICQ	Responsable du Pôle Observatoire et Ingénierie, Comité régional du Tourisme de Nouvelle-Aquitaine
M. Laurent THIERRY	Responsable du Service Énergies, Croissance verte, Agence de Développement et d'Innovation de Nouvelle-Aquitaine
M. Paul TOURRET	Directeur, Institut Supérieur d'Économie Maritime
Mme Isabelle TRON	Directrice, Observatoire Régional de Santé de Bretagne
M. Franck TROUSLOT	Directeur, Agence Régionale de la biodiversité Nouvelle-Aquitaine
M. Thibault VIGNERON	Chef du service Connaissance, Agence Française de la Biodiversité - Direction régionale Bretagne – Pays de la Loire
M. Alexandre WAHL	Directeur, Agence de Développement pour la Normandie
Mme Élise WATTRELOT	Analyste politique, Commission Arc Atlantique
Mme Annabelle YON	Directrice générale adjointe, Association Observatoire régional de la santé - Centre Régional d'Etudes, d'Actions et d'Informations Normandie

Liste des abréviations utilisées dans l'étude

3IA	Institut Interdisciplinaire d'Intelligence Artificielle
AC3A	Association des Chambres d'Agriculture de l'Arc Atlantique
AIP	Association les Iles du Ponant
ANAH	Agence Nationale de l'Habitat
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
AFB	Agence Française de la Biodiversité
ARB	Agence Régionale de la Biodiversité
BPE	Base Permanente des Equipements
CAA	Commission Arc Atlantique
CESER	Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux Régionaux
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGET	Commissariat général à l'égalité des territoires
CNRS	Centre National de la Recherche Scientifique
COMUE	Communauté d'Universités et Établissements
CPER	Contrats de Plan État-Région
CRPM	Conférence des Régions Périphériques Maritimes
CVAA	Conférence des Villes de l'Arc Atlantique
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EIE	Espace Interrégional Européen
EnR&R	Energies renouvelables et de récupération
ESS	Economie Sociale et Solidaire
FNAU	Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
FNORS	Fédération Nationale des Observatoires Régionaux de la Santé
GES	Gaz à Effet de Serre
GIE	Groupement d'intérêt économique
GIEC	Groupement d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

GPEC	Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences
IAAT	Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires
INRIA	Institut national de recherche en sciences et technologies du numérique
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ISEMAR	Institut Supérieur d'Economie Maritime
LGV	Ligne à Grande Vitesse
MAPTAM	(Loi de) Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
NAF	(espaces) Naturels, Agricoles et Forestiers
NOTRe	(loi portant) Nouvelle Organisation Territoriale de la République
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OMPHALE	Outil Méthodologique de Projections d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves
ONML	Observatoire National de la Mer et du Littoral
ORS	Observatoire Régional de la Santé
PEPITE	Pôle Etudiant Pour l'Innovation, le Transfert et l'Entrepreneuriat
PGRI	Plan de Gestion des Risques d'Inondation
PMLB	Pôle Métropolitain Loire Bretagne
PNR	Parc Naturel Régional
RP	Recensement de la population
RTE	Réseau Transeuropéen de Transport
SATT	Société d'Accélération du Transfert de Technologies
SAU	Surface Agricole Utilisée
S(D)AGE	Schéma (Directeur) d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SRDEII	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
SRESRI	Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation
TER	Train Express Régional
TET	Train d'Equilibre du Territoire
TGV	Train à Grande Vitesse
UBL	Université Bretagne Loire
UMR	Unités Mixtes de Recherche

Références : les travaux des CESER de l'Atlantique

Indépendamment de leurs travaux interrégionaux, les 4 CESER qui forment l'Association des CESER de l'Atlantique ont produit, notamment au cours de la dernière décennie, un corpus important d'études sur des sujets en lien direct ou indirect avec les dynamiques de développement et de coopération.
Le lecteur pourra utilement se reporter aux documents listés ci-dessous pour approfondir ces questions et apprécier leurs spécificités régionales. Ces publications, ainsi que l'ensemble des travaux des CESER, sont téléchargeables sur leurs sites Internet :

www.ceser.normandie.fr
www.ceser.bretagne.bzh
www.ceser.paysdelaloire.fr
www.ceser-nouvelle-aquitaine.fr
www.rta-atn.eu
ou disponibles sur simple demande.

> Travaux produits à l'échelle régionale

CESER de Bretagne

Crise sanitaire provoquée par le COVID-19 : points de vigilance et actions prioritaires à engager en Bretagne (2020)
Habitants et territoires en mouvement : les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne (2020)
Former mieux pour réussir la transition énergétique et écologique en Bretagne (2017)
Numérique et entreprises de Bretagne : urgence et opportunités (2017)
Les dynamiques de coopération interrégionale Bretagne-Pays de la Loire (2016)
Climat, énergie et société à l'horizon 2050 : une Bretagne en transition (2015)
Economie maritime en Bretagne : changeons de regard (2014)
Les dynamiques territoriales de la Bretagne en questions (2013)
Sécuriser les trajectoires résidentielles des actifs en Bretagne (2013)
Les coopérations interrégionales de proximité (2009)
Mobilités des populations et territoires de Bretagne à l'horizon 2030 (2007)

CESER Pays de la Loire

L'énergie en Pays de la Loire, Réussir la transition énergétique en région (2020)
Quel avenir pour la centrale de Cordemais ? (2018)
L'équilibre des territoires en Pays de la Loire (2017)
Doctorants et docteurs en Pays de la Loire (2017)
Impacts des changements climatiques et mesures d'adaptation en Pays de la Loire (2016)
La pêche maritime en Pays de la Loire - Pour préparer l'avenir (2016)
La «Silver économie» en Pays de la Loire (2015)
Réalités partagées entre les régions de l'Ouest (2014)
Aménagement du territoire et politiques foncières en Pays de la Loire (2013)
Pays de la Loire 2040 : quelle qualité du cadre de vie ? (2012)
Gagner le pari du maillage métropoles – villes moyennes –territoires ruraux (2010)

CESER de Nouvelle Aquitaine

COVID-19 : expression du CESER sur l'annonce des mesures d'urgence du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, sur la situation et les perspectives (2020)
Enjeux d'une neutralité carbone en 2050 en Nouvelle-Aquitaine (2019)
Maîtrise du foncier : des bonnes intentions aux bonnes pratiques en Nouvelle-Aquitaine (2019)
L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine (2017)
Les ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine (2017)
Faire territoire(s) (2017)
Habitat et logement : enjeux de société et priorités pour le développement des territoires de la nouvelle région (2016)
Les dynamiques territoriales en Aquitaine à l'horizon de 2025 (2013)
Des indicateurs pour apprécier le développement durable en Poitou-Charentes (2013)
Espaces ruraux : une chance pour l'Aquitaine - Évolutions et perspectives (2012)
L'attractivité industrielle de Poitou-Charentes (2011)

CESER de Normandie

Le déconfinement en Normandie : Portrait de la société à l'heure de la reprise (2020)
Intelligence artificielle : la Normandie cherche l'algorithme gagnant (2019)
Vivre en Normandie en 2040 – L'heure des choix (2019)
Améliorer les mobilités du quotidien et favoriser leur soutenabilité (2019)
SRADDET : pour une stratégie ambitieuse de la réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels (2018)
Ports de la Vallée de Seine : mettre la gouvernance au service de la performance (2017)
Vivre en Normandie en 2040 (2017)
Accompagner le vieillissement : un enjeu sociétal pour la Normandie (2017)
Pour un aménagement du territoire plus équilibré et équitable en Normandie (2017)
L'économie sociale et solidaire, une réalité et un atout d'avenir pour la Normandie (2016)

> *Travaux produits en commun au sein de l'Association des CESER de l'Atlantique*

Contribution de l'association des CESER de l'Atlantique dans le cadre de la consultation sur les projets de stratégies de façade « Manche Est-Mer du Nord », « Nord Atlantique-Manche Ouest » et « Sud-Atlantique » (2019)
Les conséquences socio-économiques potentielles du Brexit dans les régions de la façade atlantique française (2017)
Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française (2017)
Submersion marine et érosion côtière : connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique (2015)
Populations et activités sur le littoral atlantique – Enjeux fonciers – Quelle gouvernance, avec quels outils ? (2013)
Quel avenir pour la filière ostréicole dans les régions de la façade atlantique ? (2012)
Pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique (2010)
Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable (2009)
Pour une stratégie touristique concertée des régions de la façade atlantique (2001)
Prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques (2001)
Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique (2001)

> *Travaux produits en commun au sein du Réseau Transnational Atlantique (RTA)*

Propositions sur les conditions de réussite de la mise en œuvre de la Stratégie atlantique, dans la perspective de la révision du Plan d'Action Atlantique (2017)
Les conditions pour une bonne réalisation de la stratégie atlantique (2015)
Développement des énergies marines renouvelables : conditions de succès dans les régions du RTA de l'Arc Atlantique (2010)
Transferts de technologie et innovation : enjeux de coopération pour les régions de l'Arc Atlantique (2006)
Sécurité du transport et trafic maritime de marchandises (2006)
Intermodalité dans le transport de marchandises (2005)

Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux de l'Atlantique

CESER
Conseil économique, social et environnemental régional

7 rue du Général Guillaudot · CS 26918
35069 Rennes Cedex
Tél. : 02 99 87 18 75
www.ceser.bretagne.bzh

CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL ENVIRONNEMENTAL CESER PAYS DE LA LOIRE

Hôtel de Région
1 rue de la Loire
44966 Nantes cedex 9
Tél. : 02 28 20 55 80
www.ceser.paysdelaloire.fr

ceser RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Hôtel de Région
14 rue François de Sourdis
33 077 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 57 57 80 80
www.ceser-nouvelle-aquitaine.fr

CESER Normandie
Conseil Économique Social et Environnemental Régional

Abbaye-aux-Dames
CS 30529
14 036 CAEN Cedex 1
Tél : 02 31 06 98 90
www.ceser.normandie.fr

Conseils Économiques Sociaux et Environnementaux de l'Atlantique
BRETAGNE•PAYS DE LA LOIRE
NORMANDIE•NOUVELLE-AQUITAINE

Association des CESER de l'Atlantique
Hôtel de la Région · 1 rue de la Loire · 44966 NANTES Cedex 9
Tél. : 02 28 20 63 95
E-mail : ceser.atlantique@gmail.com

Création & réalisation Tootimédias® Crédits photos : © Région Pays de la Loire / Ouest Médias / M. Gross / P.B. Fourny, © Thossaphol, © Drazen, © imaginima